

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.OPENGOV.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 | <p>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.</p> <p>Παρόλο που υπάρχει ενωσιακή υποχρέωση για ύπαρξη αρμοδίων υπηρεσιών από 1-1-2015, εμείς ακόμα διώχνουμε στο εξωτερικό ή αποθαρρύνουμε οποιαδήποτε προσπάθεια.</p> | <p>Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Το παρόν αφορά την διοικητική πράξη εγκρίσεως τύπου.</p> |
|---|---|--|

| | | |
|---|---|--|
| 2 | <p>Καλησπέρα,</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη για επόμενη νομοθετική ή κανονιστική πρωτοβουλία. Το παρόν αφορά την αύξηση του ορίου ΛΤΠΦ.</p> |
|---|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|---|--|---|
| 3 | <p>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.</p> <p>Πιθανόν να είναι και θέμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.</p> | <p>Δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο της παρούσας πρωτοβουλίας.</p> |
|---|--|---|

| | | |
|---|--|---|
| 4 | <p>Σχόλιο στη διαβούλευση για την ηλεκτροκίνηση ...</p> <p>Θαυμάσιο νομοσχέδιο. Διευκόλυνση της ευρωπαϊκής και ιαπωνικής αυτοκινητοβιομηχανίας να παράγει και να έχει κέρδη. Η Ελλάδα και με το νέο νομοσχέδιο καλείται απλώς να ξοδεύει, να καταναλώνει και αμφιβάλω αν απολαμβάνει τους κόπους της. Με τόσα δυστυχήματα, μάλλον είναι δώρο άδωρο.</p> <p>Διαβάστε τις αναρτήσεις μας στο Ημερολόγιο Απλά και Κατανοητά.</p> <p>Είμαστε σίγουροι ότι θα δυσφορήσουν οι αρμόδιοι και ο εκλεκτός υπουργός κ. Χατζηδάκης. Και ίσως διατάξει απομάκρυνση του αγενούς – κατ' αυτούς - σχολίου.</p> <p>https://simpleandclear.blogspot.com/2016/12/blog-post_5.html</p> <p>https://simpleandclear.blogspot.com/2018/11/blog-post_28.html</p> <p>https://simpleandclear.blogspot.com/2018/10/blog-post_31.html</p> <p>https://simpleandclear.blogspot.com/2018/04/blog-post_0.html</p> | <p>Βλ. επιχειρήματα για το αντίθετο στην έκθεση συνεπειών ρύθμισης.</p> |
|---|--|---|

| | | |
|---|--|---|
| 5 | <p>Συγχαρητήρια για την όλη προσπάθεια ενίσχυσης της ηλεκτροκίνησης και στη χώρα μας.</p> <p>Για να ολοκληρωθεί αυτή η σημαντική προσπάθεια θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η κατηγορία των μοτοσυκλετών και των οχημάτων κατηγορίας L, που αφορούν μικρότερου κιβωσμού οχημάτων (τρίκυκλα - τετράκυκλα).</p> <p>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.</p> | <p>Αναφέρεται στην επιδότηση νέων κατηγοριών δικύκλων, που αναφέρονται σε άλλο άρθρο. Υιοθετήθηκε στα φορολογικά κίνητρα.</p> |
|---|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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;</p> <p>Για παράδειγμα θα αποδίδεται στην εταιρεία που τα εισάγει και θα μεταφέρεται ως έκπτωση στον τελικό αγοραστή;</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|---|--|--|
| 6 | <p>Θεωρώ ότι η στρατηγική 'του νομοσχεδίου και η δυνατότητα που θα δίνει στην συνέχεια για πρωτοβουλίες υποστήριξης της ηλεκτροκίνησης είναι στην σωστή κατεύθυνση.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Μια πρωτοβουλία τέτοια για να έχει αποτέλεσμα θα πρέπει στην εφαρμογή να δημιουργεί δυναμική και να έχει μικρότερο πλαφόν ανα επιδοτούμενη μονάδα οχήματος.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη για την επιδότηση εταιρικών στόλων οχημάτων (ελαφρού τύπου – ebike). |
|---|--|--|

| | | |
|---|---|---|
| 7 | <p>ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ GREENPEACE ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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-</p> | 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. |
|---|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>phase-out-briefing-may11.2020.pdf).</p> <p>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. (https://www.transportenvironment.org/press/europe%E2%80%99s-last-combustion-car-must-be-sold-within-15-years-%E2%80%93-analysis)</p> <p>Μία τέτοια ανακοίνωση σήμερα είναι απαραίτητη για δύο κρίσιμους λόγους:</p> <p>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 (ΗΟ).</p> <p>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).</p> <p>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 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.</p> <p>ΘΕΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ</p> <p>Το νομοσχέδιο θέτει τις σωστές βάσεις για τη δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, επιχειρώντας τη ρύθμιση πληθώρας ζητημάτων, μεταξύ άλλων:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Πλαίσιο λειτουργίας αγοράς - Πλαίσιο για παροχή οικονομικών και διοικητικών κινήτρων για την αγορά ΗΟ - Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση ΗΟ σε επιχειρήσεις και εργαζομένους - Ρυθμίσεις χωροταξικού και πολεοδομικού χαρακτήρα για θέσεις στάθμευσης ΗΟ και εγκατάστασης φορτιστών σε δημόσιους χώρους, νέα και υφιστάμενα κτίρια - Αποσαφήνισεις για το καθεστώς δημιουργίας σταθμών φόρτισης σε υφιστάμενα κτίρια - Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη δικτύου σταθμών φόρτισης σε ΟΤΑ - Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης σε νέα κτίρια και κατοικίες - Αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα για την ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας παραγωγής ΗΟ / φορτιστών / συσσωρευτών στις λιγνιτικές περιοχές της χώρας | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Θέματα συνεργείων και τεχνιτών</p> <p>- Σύσταση γνωμοδοτικού συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση</p> <p>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.</p> <p>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. 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.</p> <p>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 ΜΕΚ σε ΗΟ στις αντίστοιχες διατάξεις που περιλαμβάνουν αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|---|--|---|
| 8 | <p>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:</p> <p>Σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (ηλεκτρικά και αυτό-οδηγούμενα οχήματα): Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης και της αγοράς αυτό-οδήγησης»</p> <p>Επίσης θα πρότεινα τις παρακάτω αλλαγές στ άρθρα 1, 2</p> <p>Άρθρο 1 Σκοπός</p> <p>Σκοπός του παρόντος νόμου είναι:</p> <p>α) η μεγαλύτερη διείσδυση στη χώρα των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στο πλαίσιο της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής</p> | <p>Δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου ή του Υπουργείου η θεσμοθέτηση για τα αυτό-οδηγούμενα οχήματα.</p> |
|---|--|---|

| | |
|--|--|
| <p>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.</p> <p>Άρθρο 2 Ορισμοί</p> <p>Για την εφαρμογή του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:</p> <p>(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:</p> <p>αε) «Αυτό-οδηγούμενα οχήματα»</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | |
|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----------|---|--|
| <p>9</p> | <p>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 φθείρονται 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.</p> | <p>Γενικότερη τοποθέτηση. Δεν μπορεί να ενσωματωθεί σε συγκεκριμένη ρύθμιση του ν/σ.</p> |
|----------|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Στα συμβατικά ΙΧ υπάρχει ένα όριο αξίας για να μην θεωρείται η χρήση τους παροχή σε είδος.</p> <p>Ας δεχθούμε στα ηλεκτρικά το όριο αυτό να διπλασιάζεται λόγω αυξημένου κόστους.</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>Η αθρόα εισαγωγή πανάκριβων αφορολόγητων ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα διαταράξει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.</p> <p>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.</p> <p>Η “δίψα” για καλά αυτοκίνητα θα οδηγήσει σε παρενέργειες οπότε καλό είναι η στρόφιγγα να ανοίξει σιγά σιγά.</p> <p>Ας ξεκινήσουμε με φθηνά αυτοκίνητα και αν δεν πιάσουμε τους στόχους ανεβάζουμε τα όρια της αξίας που επιδοτείται.</p> <p>Στις υπόλοιπες χώρες δεν υπάρχουν τέλη ταξινόμησης και τεκμήρια οπότε η επιλογή αυτοκινήτου γίνεται με ορθολογικά κριτήρια.</p> <p>Στην Ελλάδα λόγω υψηλών δασμών κάθε φοροαπαλλαγή προκαλεί στρεβλώσεις διότι θα μεταφέρει την ζήτηση προς τα αφορολόγητα ηλεκτρικά αυτοκίνητα με απρόβλεπτες συνέπειες.</p> <p>Αν δεν μπει κάποιο όριο, το νομοσχέδιο αυτό θα μειώσει τα έσοδα του κράτους και θα προκαλεί κόστος για τον προϋπολογισμό.</p> <p>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.</p> <p>Να θυμίσουμε εδώ ότι για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ισχύει ήδη απαλλαγή από τέλος ταξινόμησης, τέλη κυκλοφορίας και φόρο πολυτελείας!</p> <p>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.</p> <p>Η εμπροσθοβαρής απόσβεση θα μηδενίσει τα κέρδη των εταιρειών αυτών και το κράτος θα επιστρέφει καταβεβλημένες προκαταβολές φόρου αντί να εισπράττει.</p> <p>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.</p> <p>Είναι νωπή στην μνήμη μας η μείωση των δασμών κατά 50% για την τόνωση της αγοράς αυτοκινήτου το 2009.</p> <p>Όλοι στράφηκαν στην αγορά αυτοκινήτων υψηλού κυβισμού και δύο</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>Η άποψη μου είναι ότι το νομοσχέδιο θέλει πολύ δουλειά ακόμη για να φθάσει στην ολομέλεια.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|--|
| 10 | <p>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.</p> <p>Με αυτό τον τρόπο όμως εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών εντός μεγάλων πόλεων δεν είναι πάντοτε δυνατές.</p> <p>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.</p> | <p>Θα ληφθεί υπόψη η σύνδεση με διαδικασίες net metering και ΑΠΕ σε επόμενο νομοσχέδιο..</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|--|--|
| 11 | <p>Θα πρέπει να δωθεί έμφαση στην δημιουργία ποδηλατοδρομών, 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 ποδηλατοδρομους θα αποσυμφορησουν σημαντικα την κινηση στους δρομους, την ρυπανση και θα υπενθυμησησουν στους δημότες οτι δεν ειναι κατοικοι 2ης κατηγοριας. Και να μην ξεχναμε την ετοιμη υποδομη των γραμμων του τρενου που δεν χρησιμοποιουνται πλεον που ενωνουν τους Αγιους Αναργυρους με το Λαυριο. Και ενα τελευταιο σχολιο, η χωρα με την περισσοτερη ηλιοφανεια εχει τους λιγοτερους ποδηλατοδρομους, δεν ειναι λογικο.</p> | <p>Η χωροθέτηση υποδομών ποδηλατόδρομων εξετάζεται στο πλαίσιο άλλων πρωτοβουλιών του Υπουργείου που έχουν σχέση με την αστική κινητικότητα (ΓΓ Χωροταξίας και Πολεοδομίας).</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|--|---|
| 12 | <p>Στους σκοπούς του νομοσχεδίου προτείνω να συμπεριληφθεί:</p> <p>δ) η ανάπτυξη νέας και η ενίσχυση της υφιστάμενης εγχώριας βιομηχανίας που σχετίζεται με την ηλεκτροκίνηση και την αυτόνομη</p> | <p>Θα εξεταστεί σε μεταγενέστερο στάδιο σε συνεργασία με το Υπουργείο Ανάπτυξης</p> |
|----|--|---|

| | | |
|--|--|-------------------------|
| | <p>οδήγηση.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>και Επενδύσεων..</p> |
|--|--|-------------------------|

| | | |
|-----------|--|---|
| <p>13</p> | <p>Γενικά σχόλια Greenpeace και WWF Ελλάς για το σχέδιο νόμου: “Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης”</p> <p>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».</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Έχουν ληφθεί υπόψη τα περισσότερα σημεία. Κάποια άλλα θα ληφθούν υπόψη στα πλαίσια κανονιστικών πράξεων και στην εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση.</p> |
|-----------|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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 οχηματοχιλιομέτρων 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.</p> <p>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.</p> <p>Μία τέτοια ανακοίνωση σήμερα είναι απαραίτητη για δύο κρίσιμους λόγους:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 δίκαιότερο 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). <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>υπάρξουν οι απαραίτητες δικλείδες ασφαλείας από την Πολιτεία ώστε να μη μείνει κανείς πίσω σε αυτή τη διαδικασία.</p> <p>Θετικά σημεία του νομοσχεδίου</p> <p>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::</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>μονάδες / συνεργεία με δυνατότητα μετατροπής MEK σε ΗΟ στις αντίστοιχες διατάξεις που περιλαμβάνουν αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----|---|-------------------------------------|
| 14 | <p>Κι εγω θα ηθελα να πω για κατι που δεν αναφερεται στο νομοσχεδιο και το εχουν προτεινει στα σχολια. Να συμπεριληφθει και η μετατροπή του συμβατικου οχηματος σε ηλεκτρικό.</p> | <p>Ελήφθη υπόψη και εξετάζεται.</p> |
|----|---|-------------------------------------|

| | | |
|----|--|---|
| 15 | <p>Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), με παρουσία πλέον των σαράντα ετών στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι 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.</p> <p>Η περιβαλλοντική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελούν δύο από τα κυριότερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> &gt; Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (ΖΧΕ). Απαγόρευση εισόδου στα οχήματα που εκπέμπουν ρύπους σε υψηλά επίπεδα &gt; Τιμολόγηση Συμφόρησης (ΤΣ). Τιμολόγηση οχημάτων, για την | <p>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</p> |
|----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>επιβάρυνση που προκαλούν στην κυκλοφορία. Σταθερά ή μεταβλητά αντίτιμα που εξαρτώνται από τον τύπο οχήματος, την ώρα, το επίπεδο συμφόρησης κτλ.</p> <p>&gt; Συνδυασμός (ΤΣ/ΖΧΕ). Αντίτιμο για τα εισερχόμενα οχήματα στις ΖΧΕ που δεν πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές (πχ. Euro, τύπος οχήματος, καύσιμο)</p> <p>Οι πολιτικές αυτές πρέπει να εντάσσονται σε μια στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης κατοίκων και επισκεπτών.</p> <p>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.</p> <p>Στο πλαίσιο της διαβούλευσης ο ΣΕΣ προτείνει συγκεκριμένες βελτιώσεις επί του νομοσχεδίου.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|---|
| 16 | <p>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»</p> <p>Γενικές παρατηρήσεις:</p> <p>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</p> | Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων |
|----|--|---|

| | | |
|--|---|---|
| | <p>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.</p> | |
| | <p>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»</p> | <p>Σε αυτή τη φάση δεν εξετάζεται η εισαγωγή ευρύτερου ορισμού των Η/Ο.</p> |
| | <p>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.</p> | <p>Έχει ήδη ενσωματωθεί στο παρόν νομοσχέδιο</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Άρθρο 4</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
| | <p>Άρθρο 6</p> <p>Ανάλογα κίνητρα θα πρέπει να δοθούν και στις λοιπές επιχειρήσεις που δεν παράγουν ηλεκτρικά οχήματα, αλλά συμμετέχουν στην αγορά της ηλεκτροκίνησης.</p> | <p>Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο</p> |
| | <p>Άρθρο 9</p> <p>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.</p> | <p>Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο</p> |
| | <p>Άρθρο 10</p> <p>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.</p> | <p>Προβλέπεται στο παρόν νομοσχέδιο</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>Άρθρο 13</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρ 1: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί η ανάληψη της εκμετάλλευσης των δημοσίων 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 δημοσίες 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 δημοσίων 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 (adhoc 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. | <p>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.</p> <p>Προβλέπονται στο παρόν νομοσχέδιο</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • 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) . | |
| | <p>Άρθρο 14</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 supermarket και ανήκει στον ιδιοκτήτη του supermarket, 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. | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων. Η καταγραφή στο ΜΥΦΑΗ εξυπηρετεί τη διαφάνεια και την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Άρθρο 15</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
| | <p>Άρθρο 16</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>Άρθρο 17</p> <p>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;</p> <p>Θα πρέπει ο νόμος να ορίσει σαφή κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών και συντελεστές βαρύτητας αυτών.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Άρθρο 18</p> <p>Για την κατάρτιση ΣΦΗΟ από τους Δήμους, θεωρούμε απαραίτητη η λήψη γνώμης από το ΔΕΔΔΗΕ.</p> <p>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.</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων (ΥΑ με προδιαγραφές για ΣΦΗΟ).</p> |
| | <p>Άρθρο 21</p> <p>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.</p> | <p>Έχει προβλεφθεί στο παρόν νομοσχέδιο και θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
| | <p>Άρθρο 24</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>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%.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. | |
| | <p>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.</p> | <p>Δεν γίνεται αποδεκτό σε αυτή τη φάση ωρίμανσης της αγοράς.</p> |
| | <p>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.»</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
| | <p>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.</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Άρθρο 46</p> <p>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</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Άρθρο 47</p> <p>Παρ. 4: Θα πρέπει να αποσαφηνισθεί ποια είναι αυτά τα δεδομένα.</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
| | <p>Λοιπές Διατάξεις</p> <p>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».</p> | <p>Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 17 | <p>Προτείνεται η προσθήκη παρ. δ) ως εξής: δ) η προώθηση της χρήσης οχημάτων υδρογόνου ως καύσιμο κίνησης.</p> <p>ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ Το σχέδιο Νόμου για την Ηλεκτροκίνηση που βρίσκεται σε</p> | <p>Θα εξεταστεί σε επόμενο νομοσχέδιο, καθώς αφορά τεχνολογίες υδρογόνου,</p> |
|----|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Προτείνεται λοιπόν να συμπεριληφθεί στο Ν/Σ πρόβλεψη και για τη χρήση υδρογόνου.</p> | <p>που δεν περιλαμβάνονται στο παρόν νομοσχέδιο.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|-----------|--|--|
| <p>18</p> | <p>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.</p> <p>Δρ Ν.Θωμόπουλος – SeniorLecturer, UniversityofSurrey Ι.Λέλης – SmartTransport, AtkinsGlobal Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες</p> | |
|-----------|--|--|

| | | |
|-----------|--|--|
| <p>19</p> | <p>Ορθή Διαχείριση Στάθμευσης</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Αφορά εν γένει τη βιώσιμη κινητικότητα και όχι το ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου.</p> |
|-----------|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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:</p> <p>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).</p> <p>Η βεβαίωση κλήσεων για την παράνομη στάθμευση. Αφαιρέστε οτιδήποτε νομικά εμπόδια που εμποδίζουν τους Δήμους να κόβουν κλήσεις, ξεκινώντας από την δυνατότητα πρόσληψης υπαλλήλων για την διαχείριση της στάθμευσης χωρίς γραφειοκρατικά ή εκπαιδευτικά εμπόδια (π.χ. σχολή δημοτικής αστυνομίας).</p> <p>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.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|----|--|---|
| 20 | <p>Σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΕΟΒΕΑΜΜ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>+ +</p> <p>ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΑΡΘΡΩΝ</p> <p>Τα άρθρα του σχεδίου νόμου που αναφέρονται και αφορούν την επισκευή και συντήρηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο) είναι τα άρθρα 33 και 34.</p> <p>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</p> | Είναι γενικό σχόλιο, θα ληφθεί υπόψη σε κανονιστικές πράξεις. |
|----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης» Πιο αναλυτικά Α. 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. Β. 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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΑΡΘΡΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΥΠΟΔΟΜΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ενδείκνυεται 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 | <p>Στο σημείο του ορισμού των Η/Ο αναγράφεται:</p> <p>«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:»</p> <p>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».</p> <p>Αμέσως παρακάτω ορίζετε την υποκατηγορία:</p> <p>«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.»</p> <p>Αυτός ο ορισμός όμως συμπεριλαμβάνει τα ηλεκτρικά πατίνια.</p> <p>Εδώ υπάρχει μια ασάφεια η οποία θα πρέπει να αποσαφηνιστεί. Αν τελικά τα ηλεκτρικά πατίνια δικαιούνται επιδοτήσεως ή όχι.</p> <p>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;</p> <p>Ευχαριστώ</p> | Σε αυτή τη φάση δεν εξετάζεται διεύρυνση του ορισμού του Η/Ο |
|----|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 22 | <p>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.</p> | Δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο. Λαμβάνεται υπόψη για επόμενη φάση. |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|---|
| 23 | <p>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.</p> <p>Αρα εξαιρούνται οι ηλεκτρικές μηχανές! Υπάρχει λόγος?</p> <p>Μάλλον έχουν απλά ξεχαστεί, μια που δεν υπάρχουν ακόμη αρκετές στην αγορά.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη με προσθήκες στο παρόν νομοσχέδιο |
|----|---|---|

| | | |
|----|--|---------------|
| 24 | <p>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 ισχύς 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.</p> | Ελήφθη υπόψη. |
|----|--|---------------|

| | | |
|----|---|--|
| 25 | <p>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.</p> <p>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;</p> <p>Πιστεύουμε ότι πρέπει να κυκλοφορούν μόνο πιστοποιημένα οχήματα,</p> | 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 | <p>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”.</p> <p>Στον όρο γ): Αντί “Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος” προτείνεται να γίνει “Σημείο φόρτισης χαμηλής ισχύος”. Ο όρος κανονικής ισχύος δεν είναι δόκιμος.</p> | Πρόκειται για ορισμούς που υπάρχουν σε ήδη υπάρχοντα νομοθετήματα, οι οποίοι πάντως δεν επηρεάζουν την εφαρμογή. |
|----|---|--|

| | | |
|----|---|--|
| 27 | <p>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: &quot;Αν το ηλεκτρικό ποδήλατο είναι ποδήλατο μεταφοράς (cargo bike) η ισχύς μπορεί να είναι μέχρι 500 W&quot;;</p> | Ισχύει ο ορισμός του ηλεκτρικού ποδηλάτου, όπως είναι στο άρθρο 2. |
|----|---|--|

| | | |
|----|---|--------------|
| 28 | <p>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 μας και δεν έχουν αποτύπωμα διοξειδίου άνθρακα αλλά εκτός πόλης δεν πρέπει να έχουν ευεργετικές διατάξεις αφού εκεί η χρήση τους εκπέμπει καυσαέρια.</p> | Καταγράφηκε. |
|----|---|--------------|

| | | |
|----|---|--------------------|
| 29 | Θα ήταν ορθό να συμπεριληφθούν τα τρίκυκλα οχήματα στους ορισμούς του άρθρου 2 περί ηλεκτρικών οχημάτων | Έχει ληφθεί υπόψη. |
|----|---|--------------------|

| | | |
|----|--|--|
| 30 | <p>"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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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/</p> <p>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.</p> <p>Οι ΦΔΣ δεν διευκολύνουν ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ ΦΕΥΦΗΟ και ΠΥΗ αλλά μεταξύ διαφορετικών ΠΥΗ / ΦΕΥΦΗΟ.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η επαναδιατύπωση του σχετικού ορισμού ως εξής:</p> <p>(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.</p> <p>Ο ορισμός της παραγράφου (ιγ) για τον Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. προτείνεται να</p> | 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 | <p>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.</p> <p>Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, διαχειριστής της σελίδας "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/</p> | Έχει ληφθεί μερικώς υπόψη και έχει συμπεριληφθεί όλη η κατηγορία L. |
| 32 | <p>Στο κομμάτι των ορισμών, είναι φρόνιμο να υπάρξει σύμπλευση με τη διεθνώς χρησιμοποιούμενη ορολογία, όπου αυτό είναι εφικτό.</p> <p>αα) Τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα περιγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία ως BEV (Battery Electric Vehicle).</p> <p>αβ) Τα «υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης», γνωστά και ως plug-in υβριδικά, περιγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία ως PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle).</p> | Έχει ληφθεί υπόψη και αναφέρεται με την ελληνική ορολογία |
| 33 | <p>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</p> <p>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)</p> | Λαμβάνεται υπόψη και θεωρείται ότι οι ορισμοί καλύπτουν τους αναφερόμενους τύπους οχημάτων. |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>4. Plug-in Υβριδικά (Plug-in Hybrid) – είναι εφοδιασμένα με κινητήρα ΜΕΚ και αναφέρεται ως επιδοτούμενο όχημα</p> <p>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».</p> <p>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).</p> <p>Στην περίπτωση αυτή ίσως το άρθρο 2β πρέπει να επαναδιατυπωθεί με την προσθήκη της λέξης "να φορτίσει τουλάχιστον".</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|----|--|---|
| 34 | <p>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)</p> | <p>Περιοριστική απαρίθμηση δεν είναι απαραίτητη και θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα.</p> |
|----|--|---|

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 | <p>Προτείνονται οι εξής προσθήκες στο Νομοσχέδιο προς βελτίωση και αύξηση της συμμετοχής της εγχώριας παραγωγής:</p> <p>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.</p> <p>2) Να επιδοτηθούν και τα ελαφρά τετράτροχα κατηγορίας L (Π.Χ.</p> | <p>Τα σχόλια 2 και 7 αφορούν την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και θα ληφθούν υπόψιν σε αυτήν.</p> <p>Τα υπόλοιπα σχόλια θα ληφθούν υπόψιν σε</p> |
|----|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Zhidou, Ecocar).</p> <p>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.</p> <p>4) Να δημιουργηθεί κέντρο πιστοποίησης οχημάτων ώστε ελαφρά οχήματα κατηγορίας L κατασκευασμένα στην Ελλάδα να μπορέσουν να πάρουν εθνική έγκριση τύπου.</p> <p>5) Να συμπεριλαμβάνονται και τα υδρογονοκίνητα όχημα ως ηλεκτρικά αφού φέρουν μπαταρία και η μόνος ρύπος είναι ζεστό νεράκι</p> <p>6) Να επιτραπεί η δημιουργία Υδρογονάδικων προς πλήρωση υδρογονοκίνητων οχημάτων</p> <p>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.</p> | <p>επόμενη νομοθέτηση μετά και την σχετική ωρίμανση της αγοράς</p> |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|--|
| 36 | <p>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").</p> <p>Τέλος θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για την διαχείριση των συσσωρευτών στο τέλος του κύκλου ζωής τους.</p> | <p>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</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|--|--|
| 37 | <p>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.</p> <p>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;</p> | <p>Στο σχέδιο νόμου αντακλάται η πολιτική διεύθυνσης της ηλεκτροκίνησης η οποία δεν είναι ανεξάρτητη από τα υπόλοιπα νομοθετήματα του Υπουργείου</p> |
|----|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Με δεδομένα τα παραπάνω, ποιās τεχνολογίας αυτοκίνητα μολύνουν περισσότερο την ατμόσφαιρα;</p> <p>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;</p> <p>3. Πόση θα είναι η μόλυνση του περιβάλλοντος από τις άχρηστες πρώτης γενιάς μπαταρίες;</p> <p>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;</p> <p>Αν απαντηθούν με πειστικό</p> | <p>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</p> |
|--|---|--|

| | | |
|----|---|---|
| 38 | <p>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.</p> | <p>Θα ενεργοποιηθεί αμέσως μετά την κύρωση του Νομοσχεδίου από το Κοινοβούλιο</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|---|
| 39 | <p>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.</p> | <p>Λαμβάνεται υπόψιν στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ, η έκπτωση του ΦΠΑ δεν είναι αποδεκτή για δημοσιονομικούς λόγους</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|--|
| 40 | <p>Τα ηλεκτρικά οχήματα δίκυκλα, τρίκυκλα, τετράτροχα κ.λ.π., εξαιρούνται των τελών κυκλοφορίας ως οχήματα μηδενικών ρύπων.</p> <p>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 .</p> <p>Πρέπει να προβλεφθεί η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ των παραβόλων ανανέωσης, όπως &#038; σε όλες τις άλλες κατηγορίες οχημάτων με μηδενικούς ρύπους.</p> <p>Επιβάλλεται σχετική παρέμβαση στο Υπουργείο προστασίας του πολίτη για άρση της κατάφορης αδικίας εις βάρος της συγκεκριμένης κατηγορίας οχημάτων (L1e).</p> | <p>Η πρόταση θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση ως επιπλέον κίνητρο</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|--|---|
| 41 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Αφορά κυρίως την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και θα ληφθεί υπόψη σε αυτήν. Σε ότι αφορά τα υπόλοιπα κίνητρα και το όριο που τίθεται στην ΛΤΠΦ για την ισχύ τους, λαμβάνεται υπόψη το σχόλιο αλλά σε δεύτερο χρόνο και όχι στο παρόν σχέδιο νόμου.</p> |
|----|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | λιγότερα από 20 μοντέλα στη χώρα. Και μάλλον εκεί θα μείνουν, αν δεν αλλάξει αυτός ο άδικος περιορισμός. | |
|--|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 42 | <p>Καταρχην να χαιρετήσω αυτην την πολυ σημαντικη πρωτοβουλια!</p> <p>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€.</p> <p>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 αυτοκίνητων 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.</p> <p>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</p> | <p>Το σχόλιο έχει ορθή βάση και θα μπορούσε να εξεταστεί μελλοντικά σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|--|
| 43 | Τα αμιγώς ηλεκτρικά θα πρέπει να μη πληρώνουν διοδια. | <p>Αφορά το καθεστώς παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων (διαφορετικές συμβάσεις παραχώρησης). Καταγράφηκε.</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|--|---|
| 44 | <p>Μεταφράζω με translator για ενημέρωσή 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/)</p> <p>Παρουσιάστηκε ως φορολογική απαλλαγή από 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.</p> <p>Πώς λειτουργεί;</p> <p>Ο εργοδότης σας αγοράζει ένα ποδήλατο της επιλογής σας, καθώς και αξεσουάρ ασφαλείας, επί του παρόντος αξίας έως και 1.000 £ (1250€)* για να οδηγήσετε στην εργασία (ή μεταξύ των τόπων εργασίας).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Στο τέλος της περιόδου «μίσθωσης» αγοράζετε το ποδήλατο από τον εργοδότη σας σε ένα ποσοστό της αρχικής του αξίας -25 - 50%.</p> | <p>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 ωρίμανση διαβούλευσης της με τους κοινωνικούς εταίρους</p> |
|----|--|---|

| | | |
|----|--|-------------------------------------|
| 45 | <p>Όλα τα άρθρα του Νομοσχεδίου αναφορικά με τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα υβριδικά με εκπομπές έως 50 γραμμάρια CO2, πρέπει ρητά να επιτρέπονται και για τα ίδια τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, όχι μόνο τα καινούρια.</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει</p> |
|----|--|-------------------------------------|

| | | |
|----|--|--|
| 46 | <p>Για λόγους όπως</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 | <p>Το σχόλιο είναι σε σωστή κατεύθυνση, αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψη σε αυτήν</p> |
|----|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>αντιπροσωπείες,</p> <p>4. Τη μικρή αυτονομία (απαγορευτικό για μεταφορικές εταιρίες, ταξί &#038; ιδιώτες)</p> <p>5. ανύπαρκτου δικτύου φόρτισης</p> <p>6. έλλειψη παραγωγής πράσινης ενέργειας για το ρεύμα</p> <p>Προτείνω</p> <p>- Το μεγαλύτερο ποσοστό του κονδυλίου για επιδότηση να αφορά δίκυκλα , σκούτερ ή ποδήλατα αφού πρακτικά θα έχουν και το μεγαλύτερο ποσοστό απορρόφησης .</p> <p>- 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.</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|-------------------------------------|
| 47 | <p>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.</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει</p> |
|----|--|-------------------------------------|

| | | |
|----|---|--|
| 48 | <p>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 ΚΑΛΥΠΤΕΡΟ 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</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και θα περιληφθεί στο τελικό σχέδιο νόμου κατόπιν συνεννόησης και συμφωνίας με το Υπουργείο Οικονομικών</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|---|---|
| 49 | <p>Χαιρετίζω και εγώ την άρτια προετοιμασία και πληρότητα του νομοσχεδίου . Θα ήθελα να ληφθεί σοβαρά υπόψιν ΤΩΡΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΚΗ</p> | <p>Το σχόλιο αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ</p> |
|----|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>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 .</p> | <p>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</p> |
|--|--|---|

| | | |
|-----------|---|--|
| <p>50</p> | <p>Ο στόχος που έχει θέσει η κυβέρνηση ώστε το 2030 το 1 στα 3 αυτοκίνητα να είναι ηλεκτροκίνητο θα επιτευχθεί υπό τις εξής προϋποθέσεις:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. | <p>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 λαβάνεται υπόψιν για μελλοντικές δράσεις.</p> <p>Το σχόλιο 4 δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί άμεσα λόγω των ενεργών συμβάσεων παραχώρησης των εθνικών αυτοκινητοδρόμων</p> |
|-----------|---|--|

| | | |
|-----------|--|---|
| <p>51</p> | <p>Η επιδότηση στα ηλεκτρικά ποδηλάτα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 40%. Γιατί:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)η χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου είναι η πιο περιβαλλοντολογικά πράσινη γιατί υπάρχει η υποβοήθηση. 2)Η τεχνολογία των ηλεκτρικών μπαταριών είναι σε εξέλιξη που | <p>Το σχόλιο αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψιν. Σημειώνεται ότι το ποσοστό 40% που</p> |
|-----------|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>σημειώνει ότι δεν είναι ακόμα ώριμη για διαφορούς λογούς (αυτονομία, υψηλές θερμοκρασίες, ... κλπ) και θα αντικατασταθούν με αναγωμοση στο μέλλον, γεγονός που καθιστά ιδανικό για επιδότηση το ηλεκτρικό ποδήλατο λόγω ευκολίας αναγωμοσης.</p> <p>3) Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν απαγορευτική τιμή και δεν είναι ακόμα καλύτερα των βενζινοκίνητων λόγω παιδικών ασθενειών</p> <p>4) Το ποσό που θα μπορεί να διατεθεί θα ευνοήσει πολλούς περισσότερους πολίτες</p> <p>5) Για όλους τους λογούς που ένα ποδήλατο είναι ο ιδανικός τρόπος μεταφοράς</p> <p>6) Δεν είναι αναγκαία η υποδομή (σημεία φόρτισης, και σταθμοί φόρτισης) για την ενταξη τους στις συγκοινωνίες.</p> <p>7) Είναι ιδανικό για την βαθμιαία γνωριμία της κοινωνίας με την ηλεκτροκίνηση.</p> <p>Το ποσοστό εκπτώσης θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 50% και οι ωφελούμενοι πολλοί περισσότεροι από 1500 που εικάζεται ότι θα είναι.</p> | <p>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</p> |
|--|--|---|

| | | |
|----|---|---|
| 52 | <p>Η έλλειψη κανόνων, η αδιαφορία των ελέγχων, αλλά και η εκ δόλου παραπλάνηση για ίδιο όφελος ή από άγνοια των νεόκοπων εμπόρων-δικυκλιτών, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Αφορά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και έχει ήδη ληφθεί υπόψη</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|--|
| 53 | <p>Σήμερα ένα μικρό αυτοκίνητο με εκπομπές 90gr/km CO2 δεν έχει τέλη κυκλοφορίας.</p> <p>Προτείνουμε αντίστοιχα να ισχύσει και στα δίκυκλα, δηλαδή τα μικρά δίκυκλα τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας να μην επιβαρύνονται με τέλη κυκλοφορίας.</p> | Καταγράφηκε. Κινείται στην σωστή κατεύθυνση |
| 54 | <p>Παρακαλώ όπως το μέτρο της απόσυρσης ισχύσει από της αναρτήσεως του παρόντος σχεδίου νόμου στο ορεγον.</p> <p>Σε διαφορετική περίπτωση η απόσυρση οχημάτων θα ευρίσκεται σε καθεστώς ομηρίας μέχρι την ψήφιση του νόμου.</p> | Το νομοσχέδιο δεν περιλαμβάνει διατάξεις απόσυρσης και αυτή δεν εντάσσεται στο αντικείμενο του |
| 55 | <p>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.</p> | Η μετατροπή παλαιών οχημάτων απαιτεί επιπλέον νομοθετικό υπόβαθρο. Έχει καταγραφεί το σχόλιο. |
| 56 | <p>Είμαι κάτοχος ηλεκτρικού αυτοκινήτου εδώ και 3 χρόνια και αντιμετωπίζω τα εξής 2 θέματα:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>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...</p> <p>Όμως στη σημερινή εποχή της πληροφορίας με λιγα κλικ μπορείς να βρεις εύκολα τι συμφέρει την τσέπη σου. Γιαυτό ίσως θα χρειασται μια πιο γενναία επιδότηση.</p> | <p>άποψη και δεν αποτελεί αντικείμενο του νομοσχεδίου. Επαναλαμβάνεται ότι το ποσοστό επιδότησης της δράσης ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ είναι ήδη το υψηλότερο στην Ευρώπη</p> |
|--|---|---|

| | | |
|----|--|--|
| 58 | <p>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.</p> | <p>Το σχόλιο εκφράζει ενδιαφέρουσα προσέγγιση αλλά αφορά επόμενη νομοθέτηση και αφού ωριμάσει , όπως άλλωστε αναφέρεται, η εγχώρια αγορά</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|---|--|
| 59 | <p>Ισχύς της επιδότησης και σε εισαγωμενα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά αυτοκίνητα από χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ</p> | <p>Δεν αφορά το νομοσχέδιο αλλά την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ. Τα μεταχειρισμένα οχήματα δεν επιδοτούνται με βάση ενωσιακούς κανόνες περί Κρατικών Ενισχύσεων</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|---|--|
| 60 | <p>Κύριοι</p> <p>Όντας ιδιοκτήτης EV από το 2016 έχω ζήσει ήδη τα οφέλη της</p> | <p>Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν στο σύνολο των ηλεκτρικών οχημάτων.</p> |
|----|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>Κυριακοπουλος Αντώνιος Πλαστικός Χειρουργός Ιδιοκτήτης EV από το 2016.</p> | <p>Σε ότι αφορά την επιδότηση μέσω της δράσης ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ, τα μεταχειρισμένα οχήματα δεν επιδοτούνται με βάση ενωσιακούς κανόνες περί Κρατικών Ενισχύσεων</p> |
|--|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 61 | <p>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.</p> <p>Αυτό θα βοηθήσει τους πολίτες με οικονομικές δυσκολίες και πολύ παλιά αυτοκίνητα να τα αντικαταστήσουν με καινούργια.</p> | <p>Το νομοσχέδιο δεν πραγματοποιείται ρυθμιστικές διατάξεις για την απόσυρση, η αναφορά προφανώς γίνεται για την δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ και λαμβάνεται υπόψιν</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|--|
| 62 | <p>Ο στόχος για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πρέπει να είναι ο μέσος Έλληνας, αυτός ούτε με τα κιλάκια δεν βλέπει ηλεκτρικό αυτοκίνητο, δεν ξέρω που ζείτε αλλά να είμαστε ρεαλιστές. Ο καθημενος μεσος ελληνας μονο ποδηλατο μπορει να παρει γιαυτο δωστε επιδότηση 60% για ηλεκτρικά ποδήλατα.</p> | <p>Εκφράζεται προσωπική άποψη, η επιδότηση του ποδηλάτου μέσω του ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ είναι η υψηλότερη στην Ευρώπη</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|---|---|
| 63 | <p>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</p> | <p>Ενδιαφέρουσα άποψη, θα μπορούσε μελλοντικά να αξιοποιηθεί σε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο που αφορά</p> |
|----|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>ντουζιέρες και θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων. Παράδειγμα νομοθεσίας στάθμευσης ποδηλάτων από την πόλη του Seattle:</p> <p>https://www.seattle.gov/Documents/Departments/SDOT/BikeProgram/SDOT%20Bicycle%20Parking%20Guidelines_6.11_WORKING_DRAFT.pdf</p> | <p>αμιγώς την ανάπτυξη του ποδηλάτου</p> |
|--|--|--|

| | | |
|----|--|---|
| 64 | <p>Στην παράγραφο 2 ως φορέας χρηματοδότησης των δράσεων προτείνω να προστεθούν, εκτός από το Υ.Π.ΕΝ. και οι Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις.</p> <p>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).</p> | <p>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.</p> |
|----|--|---|

| | | |
|----|---|---|
| 65 | <p>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.</p> | <p>Θα ληφθεί υπόψιν στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|---|---|
| 66 | <p>1) Μεγαλύτερα ποσοστά οικονομικών κινήτρων για την απόκτηση ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να εφαρμοστούν για τα ΑΜΕΑ.</p> <p>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</p> | <p>Λαμβάνεται υπόψιν το σημείο 3 και ενσωματώνεται στο σχέδιο νόμου. Το σχόλιο 1 έχει ληφθεί υπόψιν και ισχύει στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ,</p> |
|----|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>γιατί και ήπια μέσα είναι και χωρίς ηχορύπανση και σαν μικρού όγκου οχήματα μειώνουν το κυκλοφοριακό.</p> <p>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,).</p> <p>Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, διαχειριστής της σελίδας "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/</p> | <p>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</p> |
|--|--|---|

| | | |
|----|--|---|
| 67 | <p>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.</p> | <p>Λαμβάνεται υπόψιν το σχόλιο , το σύνολο των οχημάτων κατηγορίας L θα τυγχάνουν των σχετικών κινήτρων</p> |
|----|--|---|

| | | |
|----|---|---|
| 68 | <p>Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) Λαμβάνοντας υπόψη:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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»), | <p>Έχει ληφθεί υπόψη για την δράση «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ». Επιπλέον κίνητρα θα εξεταστούν στο μέλλον, σε επόμενες κανονιστικές ή νομοθετικές πρωτοβουλίες..</p> |
|----|---|---|

| | |
|---|--|
| <p>• τον ν.4488/2017 (Αρ. ΦΕΚ 137 Α' /13.09.2017) και δη:</p> <p>-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, συνθήκες 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»,</p> <p>-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»,</p> <p>-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»,</p> <p>η Ε.Σ.Α.μεΑ. προτείνει τα εξής:</p> <p>Άρθρο 3 -Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης</p> <p>1. [...]</p> <p>2. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας και ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός με αποφάσεις τους, δύνανται να προκηρύξουν 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, 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</p> | |
|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>3. [...]</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|----|--|--|
| 69 | <p>Προτείνουμε να:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ΛΤΠΦ 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. | <p>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</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 70 | <p>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.</p> | <p>Κρίνεται ενδιαφέρουσα η πρόταση, θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|--|---|
| 71 | <p>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.</p> | <p>Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν οριζόντια για το σύνολο των οχημάτων</p> |
|----|--|---|

| | | |
|----|--|--|
| 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 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 1 ως εξής:</p> <p>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.</p> <p>Φορτιστές DC που θα τοποθετούνται στα πρατήρια παροχής ενέργειας θα μπορούν να επιδοτούνται 100%.</p> | <p>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</p> |
|----|---|--|

| | | |
|----|--|--|
| 74 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής:</p> <p>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 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.</p> <p>Φορέας χρηματοδότησης των δράσεων ορίζεται το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.</p> | <p>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</p> |
|----|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 75 | <p>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/).</p> | 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 | <p>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 εκποτίσματος 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.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη |
|----|---|-------------------|

| | | |
|----|--|-------------------|
| 77 | <p>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 εκποιση τα ΙΧ των μονιμων.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη |
|----|--|-------------------|

| | | |
|----|---|---------------|
| 78 | Δεν μπορεί να θεωρηθεί ορθόν Δήμοι που παραχωρούν δωρεάν θέσεις | Η μη καταβολή |
|----|---|---------------|

| | | |
|--|---|---|
| | <p>στάθμευσης να επιφορτιστούν με την υποχρέωση καταβολής και αντιτίμου στον παραχωρησιούχο.</p> <p>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</p> | <p>αντιτίμου έχει ληφθεί υπόψη αποκλειστικά για τις νέες συμβάσεις παραχώρησης και για 2 έτη.</p> |
|--|---|---|

| | | |
|----|---|--------------------------|
| 79 | <p>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.</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη</p> |
|----|---|--------------------------|

| | | |
|----|---|-------------------------------------|
| 80 | <p>Άρθρο 4 -Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο</p> <p>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. CO2/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης.</p> <p>2.[...]</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει</p> |
|----|---|-------------------------------------|

| | | |
|----|--|--|
| 81 | <p>Ο ΣΕΣ προτείνει η παράγραφος 1 όπως αντικατασταθεί:</p> <p>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. CO2/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. CO2/χλμ.</p> <p>(Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Βασικές</p> | <p>Έχει ληφθεί μερικώς υπόψη ως προς τη χρονική διάρκεια στάθμευσης και ισχύει</p> |
|----|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.)</p> <p>Η παράγραφος 3 όπως αντικατασταθεί:</p> <p>3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. 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.</p> <p>(Έχει αφαιρεθεί η φράση «θέσεις στάθμευσης για κατοίκους». Η ειδική κάρτα τύπου ωρολόγιος δίσκος, είναι αναγκαία στην επιτήρηση της μέγιστης διάρκειας στάθμευσης).</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|----|--|---|
| 82 | <p>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.</p> <p>https://www.autoexpress.co.uk/news/104561/electric-cars-get-green-number-plates</p> | Έχει ληφθεί υπόψη και ισχύει η δωρεάν στάθμευση στα διοικητικά όρια των δήμων |
|----|--|---|

| | | |
|----|---|-------------------|
| 83 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 1 ως εξής:</p> <p>1. Από 1.1.2021 και για διάστημα δύο (2) ετών, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης</p> | Έχει ληφθεί υπόψη |
|----|---|-------------------|

| | | |
|--|---|--|
| | στάθμευσης και θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους, τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών έως 50γρ. CO2/χλμ. στην ελληνική επικράτεια, απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. | |
|--|---|--|

| | | |
|----|---|---|
| 84 | <p>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.</p> <p>I.Λέλης – SmartTransport, AtkinsGlobal Δρ Ν.Θωμόπουλος – SeniorLecturer, UniversityofSurrey Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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 ιδιαίτερος αυτοί του τμήματος Έρευνας και Ανάπτυξης (R&D).</p> <p>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.</p> | Σε πρώτη φάση τα κίνητρα θα ενισχύσουν τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Σε μελλοντικό χρόνο η πρόταση θα αξιοποιηθεί |
|----|--|---|

| | | |
|----|--|---|
| 87 | <p>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.</p> <p>Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 5 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω:</p> <p>"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".</p> | 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 | <p>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</p> | Δεν είναι κατανοητό το σχόλιο |
|----|--|-------------------------------|

| | | |
|----|--|--|
| 89 | <p>Η Ελληνική βιομηχανία θερμικών ηλιακών συστημάτων είναι ισχυρή και εξάγει περισσότερο από το 50% της παραγωγής.</p> <p>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.</p> <p>Το κίνητρο των μειωμένων φορολογικών συντελεστών για το κλάδο των θερμικών ηλιακών να ισχύσει για τη πενταετία 2021-2025.</p> | Καταγράφηκε αλλά δεν αφορά το παρόν νομοσχέδιο |
|----|--|--|

| | | |
|----|---|--|
| 90 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής:</p> <p>2. Στο τέλος του άρθρου 58 του ν. 4172/2013 προστίθεται παρ. 6, ως εξής:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | 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 οφηληθεί 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 συνεργεια 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. |
|----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Επίσης ίδρυση γραφείου εγκρίσεων τύπου στο Υπουργείο Μεταφορών όπως υπήρχε παλαιότερα που υπήρχαν βιομηχανίες αυτοκινήτων.</p> <p>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...</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|--|
| 93 | <p>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.</p> <p>Συνεπώς το άρθρο 8 θα πρέπει να διαμορφωθεί όπως παρακάτω:</p> <p>«Άρθρο 08 – Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα</p> <p>Μετά το άρθρο 71Ε του ν. 4172/2013 (Α' 167) προστίθεται νέο άρθρο 71ΣΤ, ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 71ΣΤ</p> <p>Κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών συστατικών με τα ηλεκτρικά οχήματα</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Σε πρώτη φάση τα κίνητρα θα ενισχύσουν τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Σε μελλοντικό χρόνο η πρόταση θα αξιοποιηθεί</p> |
|----|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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 71Δ του παρόντος Κώδικα, όπως το τελευταίο αυτό άρθρο τροποποιείται με την παρ. 1 του παρόντος.&quot;</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|----|---|---|
| 94 | <p>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.</p> <p>Επιπλέον θα μπορούσε να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας αλλά και μικρές μονάδες ανακατασκευής οχημάτων.</p> <p>Είναι κρίμα που δεν διατυπώνεται καμία τέτοια πρόβλεψη και τελικά προωθούνται τα εισαγόμενα.</p> | <p>Καταγράφηκε. Θα ληφθεί υπόψη σε μελλοντικές νομοθετικές ρυθμίσεις.</p> |
|----|---|---|

| | | |
|----|--|---|
| 95 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Αυτό θα δημιουργήσει νέες δραστηριότητες σε ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις (συνεργεία και επισκευαστές) όπως και τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων.</p> <p>Αυτή η δυνατότητα ενδιαφέρει και κατόχους κλασικών ή και ιστορικών οχημάτων που έτσι αποκτούν μια δεύτερη ζωή χωρίς έλλειψη ανταλλακτικών κραδασμούς και εκπομπές ρύπων.</p> <p>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".</p> | <p>Δεν αφορά το ρυθμιστικό πεδίο του νομοσχεδίου. Οι προτάσεις θα εξεταστούν και θα τεθούν υπόψη του συναρμόδιου ΥΠΟΜΕ.</p> |
|----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/ | |
|--|---|--|

| | | |
|----|--|--------------|
| 96 | <p>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...</p> <p>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 Ρετσέπ 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.</p> | Καταγράφηκε. |
|----|--|--------------|

| | | |
|----|---|---|
| 97 | <p>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.</p> <p>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.</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη |
| 99 | Όλα τα άρθρα του Νομοσχεδίου αναφορικά με τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα υβριδικά με εκπομπές έως 50 γρ CO ₂ , 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 CO2 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 | <p>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.».</p> <p>Σχόλιο: Για την υλοποίηση του μέτρου απαιτείται τοποθέτηση ξεχωριστού μετρητή από τον ΔΕΔΔΗΕ για την καταγραφή του κόστους φόρτισης Η/Ο.</p> <p>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).</p> | 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; | Έχειληφθεί υπόψη και θα ενσωματωθεί στο τελικό σχέδιο νόμου |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|--|
| 104 | <p>Στο</p> <p>1. Η περ. β' του άρθρου 22B του ν. 4172/2013 (Α' 167), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«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%).»</p> <p>Να προστεθεί και το</p> <p>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.».</p> <p>Όπως προτείνετε στο άρθρο 11</p> <p>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.».</p> <p>Όπως προτείνετε στο άρθρο 11</p> | 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 | <p>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</p> <p>https://daytona-electric.gr/model/van-box/</p> <p>https://daytona-electric.gr/model/chok-h/</p> | Θα εξεταστεί και θα ληφθεί υπόψη η πρόταση |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 107 | <p>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.</p> <p>Τα νησιά δεν υποφέρουν από ατμοσφαιρική ρύπανση, μπουτιλιάρισμα στο κέντρο και οι οδηγοί δεν διανύουν καθημερινά πολλά χιλιόμετρα..</p> <p>Επίσης δεν είναι εύκολο να ελεγχθεί η ορθή χρήση του οχήματος, αν δηλαδή η χρήση θα γίνει όντως σε νησί.</p> <p>Τα νησιά στην συντριπτική τους πλειοψηφία παράγουν ρεύμα από καύση ορυκτών καυσίμων καθώς δεν είναι διασυνδεδεμένα με τον εθνικό κορμό διανομής και παραγωγής ρεύματος.</p> <p>Θα έχουμε το οξύμωρο να καίμε μαζούτ για να παραχθεί το ρεύμα που θα φορτίσει την μπαταρία του ηλεκτρικού αυτοκινήτου!</p> <p>Πράσινη μετακίνηση σημαίνει ότι το ηλεκτρικό αυτοκίνητο φορτίζει με ρεύμα από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---|--|
| 108 | <p>Καλησπέρα σας!</p> <p>Συγχαρητήρια στους εμπνευστές και συντάκτες του συγκεκριμένου νομοσχεδίου!</p> <p>Δεδομένου του συνολικά ικανοποιητικού αριθμού οχημάτων τα οποία υπάγονται στα Εκκλησιαστικά Νομικά Πρόσωπα, θα ήταν καλό το συγκεκριμένο νομοσχέδιο να επεκταθεί και σ' αυτά.</p> <p>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).</p> <p>Σε μία τέτοια περίπτωση, τα οφέλη για το περιβάλλον θα αυξηθούν "γεωμετρικά"!</p> <p>Αρχιμ. Θεωνάς Αθανασιάδης ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΙΕΡΑΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ, ΠΡΕΣΠΩΝ & ΕΟΡΔΑΙΑΣ</p> | Θα εξεταστεί σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 109 | <p>"εφόσον οι παραπάνω επιχειρήσεις εξασφαλίζουν την ηλεκτροδότηση των φορτιστών τους από πιστοποιημένη πράσινη ενέργεια, μέσω προμηθευτών, το ποσοστό προσαύξηση είναι εβδομήντα τοις εκατό(70%)</p> | Λαμβάνεται υπόψη και θα ενσωματωθεί στο σχέδιο νόμου |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 110 | <p>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.</p> | Τα κίνητρα ισχύουν για τις συγκεκριμένες εταιρίες και τύπους οχημάτων. Σε μελλοντική ρύθμιση θα εξεταστούν επιπλέον κίνητρα ή/και τυχόν επαναξιολόγηση. |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|--|
| 111 | <p>Παράγραφος 4 Προτείνουμε να συμπεριληφθούν και οι κατηγορίες οχημάτων N2 / N3</p> | 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 | <p>Καλησπέρα, Η παρέμβαση μου έχει να κάνει με τη διαφωνία μου για το ταβάνι στη ΛΤΠΦ, εντός ενός – κατά τ’ άλλα – άρθρου νομοσχεδίου.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | 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 | <p>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.</p> <p>2. Τα επιστημονικά όργανα έχουν συντελεστή απόσβεσης 40%. Δεν καταλαβαίνω γιατί είναι πιο σημαντικό να ωθήσουμε μια επιχείρηση στην κατανάλωση και όχι στην έρευνα.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>4. Δεν καταλαβαίνω γιατί η προσαυξημένη απόσβεση αφορά ΚΑΙ τα ΙΧ αυτοκίνητα. Θα με ξένιζε λιγότερο αν αφορούσε επαγγελματικής χρήσης οχήματα.</p> <p>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.</p> <p>Έχω την απορία αν το παρακάτω σενάριο έχει βάση.</p> <p>Επιτηδευματίας, πχ γιατρός, με έδρα την Κρήτη, αποκτά χωρίς πόθεν</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>έσχες μια Jaguar i-Pace με λιανική τιμή προ φόρων 68.000 ή 84.000 με ΦΠΑ</p> <p>https://ev-database.org/car/1287/Jaguar-I-Pace</p> <p>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.</p> <p>Λόγω της προσαυξημένης απόσβεσης στις πρώτες 40.000 ευρώ η προσαύξηση είναι $40.000 * 75\% = 30.000$</p> <p>Για το επιπλέον ποσό η επιπλέον απόσβεση θα είναι $(88.000 - 40.000) * 35\% = 16.800$</p> <p>Για το πρώτο έτος η απόσβεση θα είναι $44.000 + 30.000/2 + 16.800/2 = 53.400\text{€}$</p> <p>Αν φορολογείται με 45%, θα γλιτώσει το πρώτο έτος $53.400 * 45\% = 24.300\text{€}$ φόρο εισοδήματος</p> <p>Αν δηλαδή το κρατήσει δυο χρόνια θα γλιτώσει από φόρο εισοδήματος 48.600 € από τα 84.000€</p> <p>Δεν έχω υπολογίσει και την προκαταβολή φόρου που βελτιώνει περαιτέρω το cash flow.</p> <p>Ακόμα και αν ο γιατρός δεν το χρησιμοποιήσει καθόλου, συμφέρει να το πουλήσει σε δύο χρόνια ως μεταχειρισμένο-αμεταχειριστο και να καρπωθεί το κέρδος που προκύπτει από τους φόρους.</p> <p>Ίσως αυτή η διάταξη βοηθήσει να πάνε πιο πολλοί γιατροί στα νησια.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 116 | <p>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 ας είναι οδηγός για χώρες όπως η δική μας.</p> <p>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 αγόραζαν – 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</p> | Τα φορολογικά κίνητρα ισχύουν οριζόντια |
|-----|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 διεύθυνση της Η/Κ θα επιταχυνθεί και στην χώρα μας.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|------------------------------------|
| 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 | <p>Στο τέλος του άρθρου 33 του ν. 4172/2013 (Α' 167) προστίθεται περ. θ' ως εξής:</p> <p>«θ) Προκειμένου για αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων»</p> <p>Όχι μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων, αλλά να υπάρξει πρόβλεψη και για τα ιδιωτικά υβριδικά αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων</p> | Δεν γίνεται αποδεκτό, θα εξεταστεί σε μελλοντική νομοθετική ρύθμιση |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 120 | <p>Το άρθρο 12 εξαιρεί την αγορά αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων.</p> <p>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</p> | Δεν γίνεται αποδεκτό, θα εξεταστεί σε μελλοντική νομοθετική ρύθμιση |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|--|
| 121 | <p>Οπωσδήποτε και τα plug-in υβριδικά για μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτέλεσμα!</p> <p>Όλες οι εκπώσεις, 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>Ευχαριστώ εκ των προτέρων για την προσοχή σας</p> | Δίδονται κίνητρα για τα plug in ηλεκτρικά οχήματα χαμηλών εκπομπών, και στο νομοσχέδιο και στην δράση ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 122 | Αυτο θα βοηθίσει την γκριζα και μαυρη οικονομια. Και;οι μιζες και τα φακελακια θα γινουν ηλεκτρικα αυτοκίνητα. | Καταγράφηκε. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---|--|
| 123 | <p>Είμαι κατοχος ηλεκτρικού αυτοκινήτου εδώ και 3 χρονια και αντιμετωπίζω τα εξής 2 θέματα:</p> <p>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€.</p> <p>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.</p> | Το θέμα της ασφάλισης δεν ανήκει στο ρυθμιστικό αντικείμενο του νομοσχεδίου. |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|-------------------------------------|
| 124 | <p>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 κάθεται με την απουσία ορίου στην δαπάνη της αγοράς.</p> <p>Για να γίνει κατανοητή η ένσταση μου, ιδού η βάση δεδομένων με όλα τα αυτοκίνητα μηδενικών ρύπων.</p> <p>https://ev-database.org</p> <p>Περιέχει τα διαθέσιμα μοντέλα, τα επερχόμενα ακόμα και αυτά που είναι ακόμα σε επίπεδο πρώιμου σχεδιασμού (concept)</p> <p>Διαθέτει δυνατότητα ταξινόμησης ανάλογα την τιμή, την ιπποδύναμη, την κατανάλωση ρεύματος, την αποδοτικότητα την μάρκα κοκ.</p> <p>Η λίστα περιέχει κάποια ακριβά οχήματα με επιδόσεις supercar.</p> <p>Αυτά τα αυτοκίνητα είναι ο στόχος του άρθρου αυτού.</p> <p>Απευθύνονται στην οικονομική ελίτ, τα μεγαλοστελέχη και τους φοροφυγάδες/φοροαποφεύγοντες.</p> <p>Ένα δώρο μεγάλης αξίας από την Ελλάδα της μιζέριας, με τον μανδύα της οικολογικής συνείδησης.</p> <p>Γιατί δεν υπάρχει όριο στο ποσό της αγοράς;</p> <p>Η εκροή θα επιβαρύνει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών!</p> <p>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..</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | Έχει ληφθεί υπόψη και ενσωματώθηκε. |
|-----|--|-------------------------------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>Γιατί να επιδοτηθούν αυτά τα αυτοκίνητα αφού δεν θα συμβάλλουν στην μείωση της ρύπανσης;</p> <p>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.</p> <p>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!!!</p> <p>https://www.topspeed.com/cars/others/2019-nio-ep9-ar177837.html http://www.windustry.org/how_much_do_wind_turbines_cost</p> <p>Αν αγαπάμε την χώρα μας ας άρουμε τα εμπόδια ώστε να γίνουν επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας.</p> <p>Το να στέλνουμε ανεξέλεγκτα ποσά σε δυο-τρεις χώρες που παράγουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν βοηθά πουθενά.</p> <p>Σπαταλώντας πόρους μεγαλώνει το χάσμα της Ελλάδας με τις προηγμένες χώρες μετατρέποντας μας σε θεατές της εξέλιξης και καταναλωτές της τεχνολογίας.</p> <p>Ας αφήσουμε όμως τους συναισθηματισμούς και ας σκεφτούμε πρακτικά.</p> <p>Τι μας λέει αυτό το άρθρο:</p> <p>Αγοράστε αυτοκίνητο των 200.000€ και κανείς δεν θα σας ρωτήσει που βρήκατε τα χρήματα.</p> <p>Δεν θα πληρώνετε τέλη κυκλοφορίας για το supercar των ονείρων σας.</p> <p>Δεν θα επιβαρυνθείτε με φόρο πολυτελείας διότι δεν υπάρχουν κυβικά εκατοστά.</p> <p>Δεν θα έχετε τεκμήριο συντήρησης όπως τα χιλιαράκια.</p> <p>Δεν θα πληρώσετε δασμό αφού τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από Τέλος Ταξινόμησης.</p> <p>Αγοράστε ηλεκτρικό αυτοκίνητο, πουλήστε το και δικαιολογήστε μελλοντικές αγορές.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 125 | <p>είναι αδικο για τους εξης λογους.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. τα οχηματα 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 απαλλασονται 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, ανάλογο 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 | <p>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 συστημάτων, 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.).</p> <p>Προτείνεται η επαναδιατύπωση της σχετικής παραγράφου ως εξής:</p> <p>«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.</p> <p>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.»</p> | Έχει ληφθεί υπόψη και υιοθετήθηκε η προτεινόμενη διατύπωση |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 130 | <p>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.</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>A.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey I.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global</p> | <p>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.</p> <p>Η ενθάρρυνση χρήσης ποικίλων μορφών μετακίνησης επιτυγχάνεται μέσω του Προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά» που πρόκειται να δημοσιευθεί μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου.</p> |
|-----|--|---|

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 |
|-----|--|-------------------------------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Δεν μπορεί κάποιος (κατά κανόνα τουρίστας) που έρχεται μέσα στην νύχτα 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 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/vmXws5cIOdM]), που μετά τη λήξη του προγράμματος οι σταθμοί κατατούν «τοτέμ». <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του νομοσχεδίου.</p> <p>Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 134 | <p>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</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και τονίζεται πως ισχύει η συγκεκριμένη πρόβλεψη</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | μητρώο και να προσαρμοστούν στις τιθέμενες τεχνικές και άλλες απαιτήσεις, όπως ορίζει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 135 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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..</p> | 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 | <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 δημοσίων προσβάσιμες υποδομές φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του |
|-----|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>3. Ακομη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα παει καποιος να εκδόσει μια τετοια κάρτα, σιγουρα καποιοι θα δυσκολευτουν (βαση στατιστικής)</p> <p>4. Θα πρεπει ο επισκεπτης να προβλέψει απο προηγουμενη μερα το πως θα βγαλει την κάρτα και ίσως προτιμήσει να κάνει στάση σε αλλη πόλη που εχει πιο απλοποιημενο τρόπο να φορτίσει.</p> <p>5. Στην περίπτωση που το δίκτυο back office του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος</p> <p>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».</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>νομοσχεδίου.</p> <p>Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.</p> |
|--|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 137 | <p>Σημείο: Γ) Απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα είναι: β. Το πλήθος πράξεων φόρτισης ανά τύπο</p> <p>Σχόλιο: Δεν είναι κατανοητό τι αφορά ο τύπος. Ενδεχομένως αναφέρεται σε τύπο Φορτιστή/Ισχύος Φόρτισης ή τυποποίησης φορτιστή (SSC1, SSC2, GB/T, ChAdeMO, κλπ.).</p> <p>Σημείο: γ. Ο μέσος χρόνος παραμονής οχημάτων στο σημείο</p> <p>Σχόλιο: Το ορθότερο θα ήταν μέσος χρόνος φόρτισης οχημάτων και όχι παραμονής.</p> <p>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.).</p> <p>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</p> | <p>Τα επιμέρους σχόλια επί των δεδομένων που αποστέλλονται στο ΜΥΦΑΗ έχουν ληφθεί υπόψη.</p> <p>Το γενικό σχόλιο σχετικά με τη διασύνδεση του ΜΥΦΑΗ με άλλες βάσεις δεδομένων θα ληφθεί υπόψη κατά τη διαδικασία δημιουργίας του εν λόγω μητρώου.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | συγκεκριμένων δεδομένων για την εκπόνηση των συγκεκριμένων μελετών. | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 138 | <p>1) Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 4 ως εξής:</p> <p>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 επιλεγθεί και η κατάλληλη πλατφόρμα διαχείρισης του εκάστοτε φορέα.</p> <p>2) Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 6 ως εξής:</p> <p>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.</p> | Το παρόν σχόλιο αφορά στη δημιουργία του ΜΥΦΑΗ και θα ληφθεί υπόψη σχετικώς κατά τη δημιουργία αυτού. |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 139 | <p>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/).</p> <p>WISE-ACT Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey Ι.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες</p> | 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 στους 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 |
|-----|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>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.</p> <p>Ειδικότερα, προτείνεται επαναδιατύπωση ως εξής:</p> <p>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 τηλεφώνά.</p> <p>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.</p> | <p>συμπεριληφθούν οι Π.Υ.Η. στους φορείς που επιλέγουν και γνωστοποιούν την εφαρμοζόμενη τιμολόγηση</p> |
|--|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 141 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Τα σχόλια καταγράφηκαν.</p> <p>Σχετικά με το 2ο επιμέρους σχόλιο, θεωρούμε πως η διατύπωση της συγκεκριμένης παραγράφου είναι επαρκής.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---------|--|
| | 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 | <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 μέρα 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». <p>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.</p> <p>Κάποιοι δικαιολογούν την χρήση κάρτας προκειμένου να υπάρχει</p> | <p>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.</p> <p>Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων.</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | «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 | <p>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 υγραιοκίνησης, 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 δημοσιώς προσβάσιμων θέσεων επαναφόρτισης, από ιδιώτες.</p> <p>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;</p> <p>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</p> | <p>Η ανάπτυξη των σημείων φόρτισης σύμφωνα με το ισχυρό 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.</p> <p>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.</p> <p>Οι προτεινόμενες διατάξεις θα ληφθούν υπόψη σε επόμενα νομοθετήματα, αφού θα</p> |
|-----|---|--|

| | |
|--|---|
| <p>καυσίμων, για να μπορούν με ένα αποσιγάρο 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».</p> <p>Κείμενο ρύθμισης</p> <p>Στα οικοπέδα 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 ίδιου 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</p> | <p>έχει αξιολογηθεί η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης στην ελληνική επικράτεια</p> |
|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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).</p> <p>Αιτιολογική έκθεση</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

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

| | | |
|--|--|--|
| | <p>(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.</p> <p>Αιτιολογική έκθεση</p> <p>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 αδειάς, 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).</p> <p>Κείμενο ρύθμισης</p> <p>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</p> | |
|--|--|--|

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 απαραίτητο 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 δημοσίες 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 απαραίτητο 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 | <p>Άρθρο 17 -Ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο</p> <p>1. [...]</p> <p>2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών [...]</p> <p>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.</p> <p>[...]</p> | <p>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</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 146 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Θα ληφθεί υπόψη όταν καταρτιστούν οι τυχόν προδιαγραφές για τους διαγωνισμούς παραχώρησης</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>/ συνοικίες.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 147 | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Η πρόταση αφορά εναλλακτικό μοντέλο ανάπτυξης των υποδομών φόρτισης, που δεν προκρίθηκε, μετά από στάθμιση και των καλών πρακτικών διεθνώς.</p> |
|-----|---|--|

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 |
|-----|---|---|

| | | |
|------------|---|--|
| <p>151</p> | <p>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.)».</p> <p>Όσotόσο 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 μέσω μαζικής μεταφοράς επιβατών....»</p> <p>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:</p> <p>«Άρθρο 18 – Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από ΟΤΑ</p> <p>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</p> | <p>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.</p> |
|------------|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.)».</p> <p>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:</p> <p>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:</p> <p>αα) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,</p> <p>αβ) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,</p> <p>αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης (ελεύθερες και ελεγχόμενες στάθμευσης, στα πολεοδομικά κέντρα των Δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης) και</p> <p>αδ) νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 .</p> <p>Στους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα διάταξη απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν ηλεκτρικά οχήματα εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ.</p> <p>στ) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με το άρθρο 20.</p> <p>ζ) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας,</p> <p>η) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες),</p> <p>θ) Υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων,</p> <p>ι) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων,</p> <p>κ) Υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.</p> <p>λ) Δημοσίως προσβάσιμους ιδιωτικούς χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου,</p> <p>μ) Δημοσίως προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου,</p> <p>ν) Χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων,</p> <p>ξ) Τερματικούς σταθμούς ή σταθμούς μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς επιβατών.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>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..</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>6. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 45 παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο..</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.&quot;</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 152 | <p>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)</p> | <p>Το παρόν σχόλιο αναφέρεται στο θέμα της διαλειτουργικότητας και της εύκολης πρόσβασης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>που ερχεται μεσα στην νυχτα να φορτισει.</p> <p>2. Βάζει τον επισκεπτη ισως σε μια πολυπλοκη διαδικασια (απαιτειται χρονος για την εκδοση της καρτας)</p> <p>3. Ακομη και αν δωθούν ακριβείς οδηγίες για το που θα παει καποιος να εκδώσει μια τετοια κάρτα, σιγουρα καποιοι θα δυσκολευτουν (βαση στατιστικής)</p> <p>4. Θα πρεπει ο επισκεπτης να προβλέψει απο προηγουμενη μερα το πως θα βγαλει την κάρτα και ίσως προτιμήσει να κάνει στάση σε αλλη πόλη που εχει πιο απλοποιημενο τρόπο να φορτίσει.</p> <p>5. Στην περίπτωση που το δίκτυο backoffice του σταθμού δεν είναι διαθέσιμο, ο σταθμός καθίσταται εντελώς άχρηστος</p> <p>6. Υπάρχουν περιπτώσεις ευρωπαϊκών προγραμμάτων (βλέπε greenermotiion με τους 8 σταθμούς φόρτισης στην Κοζάνη [https://youtu.be/vmXws5cIOdM]), 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 «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.</p> | <p>φόρτισης. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσα από συνδυασμό διατάξεων του νομοσχεδίου.</p> <p>Τυχόν επιπλέον προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων</p> |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 153 | <p>Η τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης (με αναλογία ανά κάτοικο 1/1000) θα πρέπει να επανεξεταστεί, ούτως ώστε να μην υπάρξουν υπερβολές.</p> <p>Προτείνεται σε κάθε περίπτωση να εξεταστεί η τοποθέτηση των σημείων επαναφόρτισης και να γίνετε σταδιακά με κλιμάκωση.</p> | <p>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</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 154 | <p>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.</p> | <p>Τέτοιες προβλέψεις τεχνικού χαρακτήρα θα εξετασθούν στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων..</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|--|
| 155 | <p>Ο ΣΕΣ προτείνει στην παράγραφο άρθρο 1 να αντικατασταθεί η παρακάτω πρόταση:</p> <p>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.</p> <p>όπως:</p> <p>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.</p> <p>Η παράγραφος 4 όπως συμπληρωθεί:</p> <p>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.</p> <p>(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</p> | <p>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</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Περιβάλλοντος και Ενέργειας ώστε να μην επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος).</p> <p>Η παράγραφος 9 όπως καταργηθεί:</p> <p>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.</p> <p>(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)</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 156 | <p>Προτείνουμε την υποχρεωτική οριοθέτηση θέσεων δωρεάν στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων στους Δήμους.</p> | <p>Αφορά άλλο άρθρο του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο ήδη προβλέπει την παροχή δωρεάν στάθμευσης.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 157 | <p>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).</p> <p>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)</p> <p>Προτείνεται η επαναδιατύπωση του εδαφίου (αγ) της παρ. 1 ως εξής: αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης (ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης)</p> | <p>Έχει ληφθεί υπόψη και το σημείο αγ) αναδιατυπώθηκε κατάλληλα.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 158 | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Η ΣΤΑΣΥ ΑΕ αποτελεί εταιρία του ομίλου του ΟΑΣΑ, και καταλαμβάνεται από την πρόβλεψη του άρθρου</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|---------------------|
| 159 | <p>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).</p> | <p>Καταγράφηκε.</p> |
|-----|--|---------------------|

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 | <p>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).</p> <p>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</p> | <p>Δεν γίνεται αποδεκτό, στη βάση των βέλτιστων πρακτικών και της εμπειρίας από ανεπτυγμένες αγορές ηλεκτροκίνησης άλλων ευρωπαϊκών χωρών</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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 ;</p> <p>Πιάτσες προνομιούχων και μη προνομιούχων ;</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|------------|--|--|
| <p>161</p> | <p>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 50γρCO₂/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.</p> <p>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.</p> <p>Σύμφωνα με τα ανωτέρω προκύπτουν ανισότητες , σύγχυση και διχασμός.</p> <p>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.</p> <p>Η πρώτη παράγραφος αντίκειται στο άρθρο 5 του Π.Δ 243-244/1987 σχετικά με τους χώρους στάσης/στάθμευσης και διαχωρίζει τα</p> | <p>Το σχόλιο γίνεται μερικώς αποδεκτό όσον αφορά τη θέση του Η/Ο στη «μικτή» πιάτσα και για το λόγο αυτό γίνεται η απαραίτητη αναδιατύπωση</p> |
|------------|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | 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 | <p>Προτείνω την απαλοιφή της πρώτης παραγράφου εντελώς και το θεωρώ ως κάτι που χρίζει μεγάλης προσοχής για πολλούς λόγους.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | Το σχόλιο γίνεται μερικώς αποδεκτό όσον αφορά τη θέση του Η/Ο στη «μικτή» πιάτσα, και για το λόγο αυτό γίνεται η απαραίτητη αναδιατύπωση. |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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 !</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Είναι πολύ σημαντικό οι πιάτσες να παραμείνουν για όλους και με ευελιξία βρίσκονται λύσεις καθώς και με συζήτηση.</p> <p>Τα πράγματα είναι τόσο απλά - ας μην δημιουργούμε διχασμό και διχόνοια στους οδηγούς ταξί, πόσο μάλλον να τους κάνουμε να</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | νώσουν 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 50grCO2/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 καροτσάκι 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 σταδιο.

| | | |
|-----|--|---------------------------------------|
| 169 | <p>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.</p> <p>Πολλές εκπομπή σκέψεις για το νομοσχέδιο θα βρείτε στην ομάδα της Ηλεκτροκίνησης: https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/</p> | Θα ληφθεί υπόψη σε επόμενη νομοθέτηση |
|-----|--|---------------------------------------|

| | | |
|-----|---|---|
| 170 | <p>Προτείνουμε την αντικατάσταση της παραγράφου 1 και 2 με την παρακάτω πρόταση:</p> <p>«Στην υπουργική απόφαση θα καθοριστούν οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης θέσεων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο.»</p> <p>(Ο ΣΕΣ στο πλαίσιο διαμόρφωσης της υπουργικής απόφασης θα προτείνει ένα σαφές και απλό σύστημα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης).</p> | Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 171 | <p>Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου:</p> <p>Πρέπει να καθοριστεί ο χρόνος υλοποίησης της προβλεπόμενης σήμανσης, είτε στον Νόμο είτε σε Υπουργική Απόφαση, για νέες ή υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης.</p> | 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 | <p>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.</p> | Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 173 | <p>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.</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Πρέπει το Υπουργείο να το ξαναδεί το θέμα.</p> | 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 εξαρχής 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 ουσιαστικής 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 αναδιατύπωση 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 αναδιατύπωση της διάταξης καθώς και οι απαραίτητες προσθήκες |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>απαρίθμησης της αιτίας άρνησης, μόνο προβλήματα θα έχουμε.</p> <p>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.</p> <p>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 ανταρτοχής 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.</p> <p>Πρέπει να κατανοήσουμε ότι η άρνηση δυνατότητας φόρτισης είναι σαν να απογορεύεις σε κάποιον να πάει στο πρατήριο καυσίμων για εφοδιασμό!</p> <p>Γενικά ένα προοδευτικό νομοσχέδιο πρέπει να διακατέχεται από το πνεύμα της απλοποίησης των διαδικασιών και όχι της πολυπλοκότητας.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Στο φυσικό αέριο άλλωστε έγινε κάτι αντίστοιχο, πόσο μάλλον σε κάτι τόσο απλό.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 182 | <p>Τα στεγασμένα πάρκινγκ προς εκμετάλλευση στο κέντρο των πόλεων εμπίπτουν στο άρθρο αυτό ή (θα) έχουν διαφορετικές υποχρεώσεις?</p> <p>Καθώς τα αυτοκίνητα παραμένουν στους χώρους αυτούς σταθμευμένα συνήθως περισσότερο από 1 ώρα, θα ήταν πολύ χρήσιμη η εγκατάσταση αρκετών σημείων φόρτισης.</p> | <p>Επιβεβαιώνεται πως οι διατάξεις του παρόντος αφορούν όλα τα υφιστάμενα κτίρια συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|--|---|---------|
| | 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 |
|-----|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.)</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|-------------------|
| 186 | <p>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.</p> <p>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.</p> | 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 | <p>Θα πρέπει να δοθεί 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.</p> <p>Πολλές εκπομπή σκέψεις για το νομοσχέδιο θα βρείτε στην ομάδα της Ηλεκτροκίνησης: https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/</p> | 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 | <p>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.</p> <p>Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 26 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω:</p> <p>“Άρθρο 26 – Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο</p> <p>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</p> | Έχει ληφθεί υπόψη. |
|-----|---|--------------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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 μέσω 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).</p> <p>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.</p> <p>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 μέσω 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.</p> <p>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</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Σε όλους τους χώρους που διαθέτουν ένα ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυρασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 28.&quot;</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 190 | <p>Γραμμη δευτερη απο το ρολοι καποιου διαμερισματος ων το γκαραζ δεν επιτρεπεται. Θελησσα 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</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 191 | <p>ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΠΕΚ ΓΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΑΧΥΦΟΡΤΙΣΤΩΝ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΙΣΧΥΟΣ) ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ.</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Οι χώροι αυτών των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας ελέγχονται</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|-----------------|
| 192 | <p>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.</p> <p>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;</p> <p>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.</p> | Θα ληφθεί υπόψη |
|-----|---|-----------------|

| | | |
|-----|---|---|
| 193 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Αποτέλεσμα των παραπάνω, είναι οι πολίτες οι οποίοι δεν μπορούν να αντιληφθούν το μέγεθος του προβλήματος, να μην προχωρούν σε τέτοιου είδους επανακατασκευές γειώσεων.</p> <p>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.</p> <p>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»</p> | Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών πράξεων |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---------------------------------------|
| 194 | Προτείνεται η προσθήκη παρ. 5 ως εξής: | Θα εξετασθεί στο πλαίσιο κανονιστικών |
|-----|--|---------------------------------------|

| | | |
|--|---|----------------|
| | <p>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 αδειας.</p> <p>Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου:</p> <p>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).</p> | <p>πράξεων</p> |
|--|---|----------------|

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.

| | | |
|------------|--|--|
| <p>195</p> | <p>Γενικό Σχόλιο επί του άρθρου:</p> <p>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).</p> | <p>Καταγράφηκε ενόψει έκδοσης κανονιστικής πράξης.</p> |
|------------|--|--|

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 | <p>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.</p> <p>Συνεπώς προτείνουμε το άρθρο 28 να διαμορφωθεί όπως παρακάτω:</p> <p>“Άρθρο 28 – Μέτρα πυροπροστασίας</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>«II. Κατηγορία Β.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <p>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.</p> <p>Σχόλιο: Δεν προβλέπεται διάταξη για τις υφιστάμενες υποδομές φόρτισης Η/Ο.</p> | 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 | <p>Παύση των συνεργείων εντός σταθμών Αυτοκινήτων και εντός των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων...</p> <p>Δεν γίνεται μνεία στο νομοσχέδιο για τη δυνατότητα μετεγκατάστασης αυτών των Συνεργείων.</p> | Δεν ορίζεται αυτό με το νομοσχέδιο. Με το νομοσχέδιο επιτρέπεται η φόρτιση εντός σταθμών αυτοκινήτων. |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 204 | <p>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.</p> <p>Δρ Ν.Θωμόπουλος – Senior Lecturer, University of Surrey Ι.Λέλης – Smart Transport, Atkins Global Α.Στεργιάδης – Δικηγορική Εταιρεία Βασιλογεώργης & Συνεργάτες</p> | 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 | <p>Συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης ορίζεται η εγκατάσταση εντός της οποίας πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Στα εν λόγω συνεργεία γίνονται επισκευές αμαξώματος οι οποίες απαιτούν παρεμβάσεις στο κύκλωμα Υ.Τ. του οχήματος.</p> | Θα ληφθεί υπόψη για περαιτέρω διερεύνηση με το αρμόδιο ΥΠΟΜΕ. |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 206 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 2 ως εξής:</p> <p>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.</p> | 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 | <p>"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</p> <p>Δεν υπάρχει πρόβλεψη από τον Νομοθέτη για τον τεχνίτη μοτοσικλετών των Ηλεκτρικών δίκυκλων</p> <p>Η επιστημονική ομάδα του Ινστιτούτου ΙΔΕΕΑ στο θέμα: ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΑΤΥΜΠΑΝΙΖΕΙ προς κάθε κατεύθυνση ότι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <p>Θα πρέπει να υπάρξει και για τα Κέντρα διαχείρισης Οχημάτων τέλους Κύκλους Ζωής (ΟΤΚΖ) καθώς και σε σημεία παραλαβής ΟΤΚΖ, πρόβλεψη ύπαρξης Τεχνίτη κατηγορίας 2.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | 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. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>L6e-BU και L7e-CU επαγγελματικά οχήματα (του ΕΕ 168/2013) που αντίστοιχα πραγματοποιούν μεταφορικό έργο. Ακολουθούν σχετικοί σύνδεσμοι με εικόνες τέτοιων οχημάτων</p> <p>https://daytona-electric.gr/model/van-box/</p> <p>https://daytona-electric.gr/model/chok-h/</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 213 | <p>Παράγραφος 4.α) Προτείνουμε να συμπεριληφθούν και οι κατηγορίες οχημάτων N2 / N3</p> | 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 | <p>Γιατί δεν υπάρχουν τα οχήματα κατηγορίας L; Πρέπει να συμπεριληφθούν μιας και μεγάλος μέρος διανομής γίνεται με αυτά.</p> | 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. σστ) ως εξής: σστ) 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. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Υπάρχουν Έλληνες κατασκευαστές που αναπτύσσουν τα πρωτότυπα κυρίως για ελαφρά οχήματα κατηγορίας L.</p> <p>Ευάγγελος Μιχαλόπουλος, Αρθρογράφος για την ηλεκτροκίνηση, μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων οχημάτων, διαχειριστής στη σελίδα "Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα". https://www.facebook.com/groups/ElectricCarGreece/</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|-----------------|
| 217 | <p>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.</p> <p>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.</p> | Θα ληφθεί υπόψη |
|-----|---|-----------------|

| | | |
|-----|--|-----------------|
| 218 | <p>Προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 3 ως εξής:</p> <p>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.</p> <p>Ως εκπρόσωπος της αγοράς ηλεκτροκίνησης μπορεί να συμμετέχει ο Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ), σαν ένωση παρόχων ενεργειακών προϊόντων κίνησης.</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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.!?</p> | 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. |
|-----|--|---------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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???!!!.</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 222 | <p>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.</p> | <p>Ελήφθη υπόψη. Το μέτρο θεμελιώνεται σε υπέρτερους λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 223 | <p>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</p> | <p>Καταγράφηκε.</p> <p>Το τέλος συναρτάται και επιβάλλεται μόνον στην περίπτωση υποχρέωσης καταβολής τελών ταξινόμησης.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>συγκεκριμένες - αυστηρές άδειες μετακίνησης για παράδειγμα).</p> <p>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. Ποιός εξυπηρετεί αυτή η κατάσταση; Πάντως όχι τον Έλληνα καταναλωτή.</p> <p>Η επιβολή του τέλους ταξινόμησης ισχύει σε ελάχιστες ευρωπαϊκές χώρες.</p> <p>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.</p> <p>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.).</p> <p>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 αυτοκίνητων 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...</p> <p>Λυπάμαι...</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|---------|---|--|
| 22 4 | <p>ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΦΟΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕ ΝΑ ΕΠΙΒΑΛΕΙ Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΜΟΝΟ ΣΤΑ "ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ" ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.</p> <p>ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα) της 7ης Απριλίου 2011* Στην υπόθεση C-402/09,</p> <p>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</p> | <p>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.</p> |
|---------|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 225 | <p>Δυσκολευομαι να κατανοησω σε ποια χωρα και σε ποιους πωλητες αναferεται 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:</p> <p>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.</p> <p>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!</p> <p>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;η αναγκης? Μαλλον το δευτερο. Που ειναι τα κινητρα για την εισαγωγη εξαιρετικα μη ρυπογονων ΙΧ Euro 5 / 6?? Αυτα</p> | <p>Καταγράφηκε. Η προώθηση της αγοράς ηλεκτροκίνησης αποτελεί εθνική στρατηγική και ενωσιακή υποχρέωση</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>δηλαδή που αφορούν στην πλειοψηφία του Έλληνα καταναλωτή? Τι νοήμα έχει ο παραλογισμός του προσημίμου στα Euro 4 και για να μην σχολιασω την απαγορευση εισαγωγής για Euro 3 και προγενέστερα!!!;. Πως μπορεί μια χώρα μέλος της ΕΕ να απαγορευση, όχι να φορολογήσει εστω και υπερογκά, εισαγωγές κοινωνικών αυτοκινήτων?? Εκτός ΕΕ απογορευεται έτσι κι αλλιώς αλλά σε ποια κοινοτική νομοθεσία στηρίχθηκε αυτό και ποια άλλη χώρα το εφαρμόζει?? Και ποσα για Euro 3 και παλαιότερα θα εισαχθούν? Μονο κάποια ελαχίστα ιστορικής και συλλεκτικής σημασίας οχήματα τα οποία, με το παρών καθεστώς, μονο εισοδα συνεισφέρουν στο κράτος εξαιτίας της ουτως η άλλως υπερογκής φορολόγησης τους, πολυ υψηλά τέλη κυκλοφορίας και ελαχίστη 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 εισαγονται ετησίως που να έχει νοήμα η ολική καταργηση?? 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 εμπόρους αυτοκινήτων ανα την επικράτεια μιας και με εξαίρεση τους ελαχίστους μεγαλοεισαγωγείς, αυτοί είναι οι μονοί που θα θιχθούν ανεπανορθωτά. Προτείνω το άρθρο 47 να καταργηθεί καθ'ολοκληρίαν και να αντικατασταθεί με άλλο που θα προβλέπει σοβαρά φορολογικά κινήτρα και για την εισαγωγή ελαχίστως ρυπογόνων (Euro 5 / 6) αυτοκινήτων η τιμή των οποίων συμβαδίζει με το εισόδημα των πολλών και όχι των λίγων.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 226 | <p>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 ως πούμε, με τιμή αγοράς 3000 ευρώ απο 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, ως 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</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>δουλέψει! Σκεφτείτε το πόσους φόρους θα εισπράξει το κράτος από service-πωλήσεις-ανταλλακτικά-τέλη κυκλοφορίας-λάστιχα-καυσιμα κλπ.</p> <p>1+1=2. Όχι όμως απαραίτητα 2. Γιατί υπάρχουν τόσοι παράμετροι για να γίνει σωστός υπολογισμός...</p> <p>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!</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 227 | <p>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!</p> <p>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 παρενεβησαν οι μεγάλοι εισαγωγείς καινούριων αυτοκινήτων !!! Ευχαριστω πολυ!!</p> | <p>Καταγράφηκε. Το μέτρο θεμελιώνεται σε λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 228 | <p>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.</p> <p>ΘΑ ΣΥΜΦΩΝΟΥΣΑ ΣΕ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΕΑΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΟΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.</p> <p>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).</p> <p>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....</p> <p>ΚΑΛΟ ΘΑ ΗΤΑΝ ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΕΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ</p> | <p>Καταγράφηκε. Το παρόν νομοσχέδιο χορηγεί κίνητρα και απαλλαγές και ρυθμίζει την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ.....ΚΑΙ ΟΧΙ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ.</p> <p>ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΗ</p> <p>ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΕΡΒΟΣ</p> <p>AUTOCENTER ZERVOS</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 229 | <p>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 περισσοτέρων 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.).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Το τέλος συνδέεται με την κυκλοφορία του οχήματος. Ένα όχημα που δεν κυκλοφορεί, δεν υποβάλλεται ούτε σε τέλη ταξινόμησης ούτε σε περιβαλλοντικό τέλος</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|-------------|
| 230 | <p>Για να καταλαβετε για τι άθλιο κράτος μιλάμε. Έχω αγορασμένο 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.</p> | Καταγράφηκε |
|-----|--|-------------|

| | | |
|-----|--|---|
| 231 | <p>Ένα μέτρο τελείως αντικοινωνικό που θα το φορτώσουν και πάλι στην πλάτη των μικρομεσαίων και του αγρότη.</p> <p>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 ;</p> <p>Ποιος αγρότης που χρειάζεται ένα μικρό φορτηγάκι για να πηγαίνει στο χωράφι για τις καθημερινές αγροτικές εργασίες, θα έχει την οικονομική άνεση να δώσει 4000 EUR ;</p> <p>Είναι φανερό ότι το νομοσχέδιο είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών και των αντιπροσώπων αυτών.</p> <p>ΔΥΣΤΥΧΩΣ ΠΑΛΙ Ο ΑΔΥΝΑΜΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΑ ΣΠΑΣΜΕΝΑ..</p> | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΙΑΝΙ ΠΟΛΥ ΑΚΡΙΒΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥΣ , ΕΝΩ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΕΙΝΑΙ 15-20% ΦΘΗΝΩΤΕΡΑ , ΑΝΑΛΟΓΗΣΤΕΙΤΕ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΕΤΤ, ΠΑΛΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟ ΤΩΝ ΛΙΓΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ!!</p> <p>ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΔΟΘΟΥΝ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΔΩΤΗΣΗΣ ΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΠΑΡΟΧΩΝ.</p> <p>ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΠΟΤΟΜΗ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΦΟΥ ΑΚΟΜΗ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΔΩΘΕΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΑ EURO 5 ΚΑΙ EURO 6 ΙΧΕ.</p> <p>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙ ΑΦΟΥ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΣΑΓΕΙ ΙΧΕ Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ.</p> <p>ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΙΧΕ ΜΕΤΑΞΥ ΧΩΡΩΝ ΕΕ.</p> <p>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??</p> <p>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.</p> <p>ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΝΑΣ ΚΛΑΔΟΣ ΜΕ 3000 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΠΟΥ ΤΕΙΝΕΙ Η ΣΗΜΕΡΗΝΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΝΑ ΑΦΑΝΗΣΕΙ</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 234 | <p>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,</p> <p>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.</p> <p>Αν ο στόχος σας ήταν πιο καθαρά αυτοκίνητα και όχι εξυπηρέτηση συμφερόντων...</p> <p>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)</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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€</p> <p>Ειλικρινά ΝΤΡΕΠΟΜΑΙ που σας υποστήριξα και υποστήριξα μέχρι πρωτίνος γιατί θεωρούσα πως είστε διαφορετικοί και που σας ψήφισα!!</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 235 | <p>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!!!!!!!</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|--|---|
| 236 | <p>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.</p> <p>Επιστρέφω σε έναν χρόνο και επιθυμώ να κάνω επαναταξινόμηση στην Ελλάδα.</p> <p>Θα μου ζητηθεί να πληρώσω περιβαλλοντικό τέλος για αυτοκίνητο που αγοράστηκε καινούργιο από ελληνική αντιπροσωπεία ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 .</p> | Εφόσον έχει ταξινομηθεί ήδη στην Ελλάδα, δεν επιβάλλεται περιβαλλοντικό τέλος |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 237 | <p>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 στείλετε 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 καταδεχέστε 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....</p> | Καταγράφεται |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|---|---------------|
| 238 | <p>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.</p> <p>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..</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p> | Ελήφθη υπόψη. |
|-----|---|---------------|

| | | |
|-----|--|--|
| 239 | <p>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!!</p> | Ελήφθη υπόψη. Τα τέλη ταξινόμησης δεν αποτελούν αντικείμενο του παρόντος |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 240 | <p>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</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 241 | <p>Απαράδεκτο</p> <p>Σε ποιους πολίτες αναφέρεται το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου;</p> <p>Ποιος Έλληνας πολίτης Αμοιβόμενος με μισθό θα μπορέσει να αγοράσει αυτοκίνητο ;</p> <p>Πιστεύω, ότι και πάλι γίνεται προσπάθεια να ευνοήσει τους λίγους και το θέτουμε ως περιβαλλοντικό πρόβλημα .</p> <p>Η άποψη μου, αν θέλετε να γίνουμε πολίτες ισότιμοι των Ευρωπαίων, μειώστε τα τέλη ταξινόμησης και μην επιβάλετε περισσότερα .</p> | Καταγράφηκε. |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|---|-------------|
| 242 | <p>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.</p> | Καταγράφηκε |
|-----|---|-------------|

| | | |
|-----|---|---------------|
| 243 | <p>ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΤΕΛΙΚΑ ΜΕ ΠΕΙΣΑΤΕ ΘΑ ΑΓΟΡΑΣΩ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑΤΙ ΕΙΜΟΥΝ ΕΝΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΥΧΕΡΟΥΣ ΠΟΥ ΑΚΟΥΣΕ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ ΤΙΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΣΑΣ.</p> <p>ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΕΧΩ ΚΑΠΟΙΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ.</p> <p>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΩΝ</p> <p>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.</p> <p>ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑΤΙ ΘΕΛΕΙ ΚΑΙ SERVICE ΔΗΜ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΠΟΙΟΥ ΣΩΒΑΡΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΜΕ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ</p> <p>ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΘΑ ΣΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΩ</p> <p>ΔΗΜ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΓΥΗΣΗ</p> <p>ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΘΑ ΕΝΗΜΕΡΩΘΩ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟ</p> <p>ΔΗΜ ΧΡΟΝΟΣ ΦΩΡΤΟΣΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΝΩ ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΗ ΠΟΥ ΘΑ ΧΡΕΙΑΣΤΕΙ ΦΩΡΤΟΣΗ</p> <p>ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΑΜΑΤΑΣ ΚΑΠΟΥ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΚΑΝΗΣ ΔΙΑΛΛΕΙΜΑ ΜΙΑ-ΔΥΟ-ΤΡΕΙΣ ΩΡΕΣ ΦΩΡΤΟΝΗΣ ΚΑΛΑ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ ΚΑΙ ΦΕΥΓΕΙΣ</p> <p>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 ΑΠΟΦΑΣΙΣΩ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΖΩ ΤΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΙΜΕ.</p> | Ελήφθη υπόψη. |
|-----|---|---------------|

| | | |
|-----|--|---------------------------------|
| 244 | <p>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.</p> <p>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</p> | Ελήφθη υπόψη και δεν εγκρίνεται |
|-----|--|---------------------------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΤΣΙ ΓΙΝΕΤΕ. ΤΕΛΙΚΑ Η ΠΑΤΙΝΙ Η ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ. ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΚΥΡΙΕ ΥΠΟΥΡΓΕ ΠΟΥ ΜΑΣ ΣΚΕΦΤΕΣΤΕ.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|------------|---|---------------------|
| <p>245</p> | <p>Τελικά το κρυφό όπλο που θα έδινε τη λύση στα &quot;φιλάρακια&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 αχαρακτήριστου νόμου 4530/2018 επί προηγούμενης κυβέρνησης, μ αφού επίσης δεν μπόρεσαν να βρουν 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 βρουν 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.. Ολα 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</p> | <p>Καταγράφηκε.</p> |
|------------|---|---------------------|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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 κάποιιο 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...</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 246 | <p>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.</p> <p>Για όλα υπάρχουν απαντήσεις και λύσεις. Ο όμιλος φρόντισε για εσάς:</p> <p>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.</p> <p>Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-5, EURO-6 μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα 35.000 αυτοκίνητα που διαθέτει ο κλάδος ενοικίασης οχημάτων του ομίλου.</p> <p>Θέλετε κύριε καινούριο αυτοκίνητο; Ο όμιλος εκπροσωπεί τα 14 πιο γνωστά εργοστάσια παραγωγής οχημάτων.</p> | <p>Τα τέλη ταξινόμησης προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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,</p> <p>Η Μαμά Ελλάς φρόντισε για εσάς:</p> <p>Να απαγορεύσει την εισαγωγή EURO-1, EURO-2 και EURO-3 με νομοσχέδιο που ανάρτησε στη διαβούλευση.</p> <p>Να αυξήσει τα δημόσια έσοδα επιβάλλοντας περιβαλλοντολογικό τέλος 4.000 ευρώ στα EURO-4 και κατ' επέκταση απαγόρευση εισαγωγής των οχημάτων αυτών.</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 247 | <p>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.</p> <p>Για όλα υπάρχουν απαντήσεις και λύσεις.</p> <p>Ο όμιλος φρόντισε για εσάς:</p> <p>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.</p> <p>Θέλετε κύριε μεταχειρισμένο EURO-5, EURO-6 μπορείτε να επιλέξετε ένα από τα 35.000 αυτοκίνητα που διαθέτει ο κλάδος ενοικίασης οχημάτων του ομίλου.</p> <p>Θέλετε κύριε καινούριο αυτοκίνητο; Ο όμιλος εκπροσωπεί τα 14 πιο γνωστά εργοστάσια παραγωγής οχημάτων.</p> <p>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,</p> | Τα τέλη ταξινόμησης προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών. |
|-----|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Η Μαμά Ελλάς φρόντισε για εσάς:</p> <p>Να απαγορεύσει την εισαγωγή EURO-1, EURO-2 και EURO-3 με νομοσχέδιο που ανάρτησε στη διαβούλευση.</p> <p>Να αυξήσει τα δημόσια έσοδα επιβάλλοντας περιβαλλοντολογικό τέλος 4.000 ευρώ στα EURO-4 και κατ' επέκταση απαγόρευση εισαγωγής των οχημάτων αυτών.</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 248 | <p>Ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδαας γελάσουμε λίγο!!ουτε σε 10 χρόνια !Με μισθούς πείνας θα αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα όταν το πιο φτηνό οικογενειακό κοστίζει 30000€.Ελεος .</p> <p>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.</p> <p>Σαράβαλα και άκρως επικίνδυνα είναι αυτά που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους και σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα ένας πολύ μεγάλος αριθμός είναι και ανασφάλιστα.</p> <p>Και ύστερα μιλάμε για ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα ούτε σε 10 χρόνια !!!</p> | Ελήφθη υπόψη και δεν εγκρίνεται ως ειρωνικό |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 249 | <p>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!</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---|--|
| 250 | <p>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 αποτελέσει ένα</p> | Ελήφθη υπόψη. . Το περιβαλλοντικό τέλος και τα τέλη ταξινόμησης ολιστικά και συνεκτικά αποφασίστηκαν με το |
|-----|---|--|

| | | |
|--|--|--------|
| | <p>ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ, που, προφανώς, θα εμπειρεύει και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ως μέρος των αξόνων αυτού.</p> <p>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 &quot;χαρατσιού&quot; στα εισαγόμενα οχήματα Euro 4, που &quot;κρεμάει&quot;, όταν καταπέσει η παραπάνω απαγόρευση...</p> <p>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 &quot;χρήση&quot; εξακολουθεί να μην ενδιαφέρει στη φάση αυτή...</p> <p>4. Είναι ευκαιρία, κι ενώ είναι, παράλληλα, υπό εξέλιξη, διαδικασία τροποποίησης του τελωνειακού κώδικα και των τελών κυκλοφορίας, να συντονιστούν οι &quot;κατάλληλες μονάδες&quot;, για να προέλθει ένα αποτέλεσμα, ποιοτικό και αδιαμφισβήτητο, που θα ωφελήσει περιβάλλον και δημόσια υγεία και όχι μόνο τις τσέπες των κατασκευαστών οχημάτων...</p> | ΥΠΟΙΚ. |
|--|--|--------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 251 | <p>Ασχολούμαι με το εμπόριο μεταχειρισμένων αυτοκινήτων 35 χρόνια.</p> <p>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.</p> <p>Επίσης,</p> <p>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 ακριβαινεται τα παλιά.</p> <p>Όποιος έχει την οικονομική δυνατότητα θα αγοράσει ένα νέο αυτοκίνητο και δεν θα αγοράσει ένα αυτοκίνητο euro3-4.</p> <p>Τα αυτοκίνητα αυτά είναι για εκείνους που δεν έχουν χρήματα.</p> <p>Η δικαιολογία του περιβαλλοντικού τέλους λόγω ρύπων το λιγότερο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί είναι απαράδεκτη και αβάσιμη.</p> <p>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.</p> <p>Τέλος επειδή όπως πάντα ο λόγος των εμπόρων ποτέ δεν ακούστηκε και δεδομένου πως θα πράξετε ότι θέλετε τουλάχιστον ενημερώστε μας και δώστε ένα εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου να</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>προετοιμαστούμε για τις αλλαγές.</p> <p>(Υπάρχουν αυτοκίνητα τα οποία είναι στο δρόμο προς εισαγωγή πληρωμένα από εμπόρους με το παρόν καθεστώς και δεν μπορούν να εισαχθούν με το νέο)</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 252 | <p>Στη διάταξη αυτή θα πρέπει να θέσετε μία εξαίρεση για τα ιστορικά οχήματα (αντίκες).</p> <p>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.</p> <p>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 €.</p> <p>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)".</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|--|---------------|
| 253 | <p>Απαράδεκτο το μέτρο αυτό.</p> <p>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.</p> | Ελήφθη υπόψη. |
|-----|--|---------------|

| | | |
|-----|---|--|
| 254 | <p>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;</p> | 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 |
|-----|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</p> <p>ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</p> <p>Άρθρο 110</p> <p>(πρώην άρθρο 90 της ΣΕΚ)</p> <p>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.</p> <p>Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων.</p> | <p>λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.</p> |
|--|--|---|

| | | |
|------------|--|--|
| <p>256</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Ελήφθη υπόψη Πρόκειται για επιτρεπτή επιφύλαξη υπέρ του δημοσίου συμφέροντος.</p> |
|------------|--|--|

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, καινούριο 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

| | | |
|--|---|--|
| | <p>στη χώρα μας, από τα χιλιάδες λουκέτα που θα ακολουθήσουν αναπόφευκτα και κατ' επέκταση την παγίωση μονοπωλιακής αγοράς στο χώρο του αυτοκινήτου.</p> <p>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...</p> <p>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;</p> <p>Είναι δυνατόν οι εμπνευστές των εξαγγελιών να μην γνωρίζουν ότι τα σχέδια τους έρχονται σε πλήρη παράβαση του Άρθρου 110 της</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 στηρίξατε την τότε καταγγελία του ΣΕΕΑΕ στην ΕΕ για εφαρμογή αντικοινοτικών μέτρων στο χώρο του αυτοκινήτου...</p> <p>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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | 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 κόπρo 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 σερβics 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 | <p>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:</p> <p>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</p> <p>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</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>κανονισμούς που διέπουν την προστασία των αντιπροσώπων, οπότε δεν είναι εφικτή η εισαγωγή τους.</p> <p>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.</p> <p>Είναι αλήθεια και ας φαίνεται απίστευτο!!</p> <p>Μετά την Βόρεια Κορέα, πρέπει να είμαστε η πιο εχθρική χώρα στις εισαγωγές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στον κόσμο.</p> <p>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</p> <p>https://www.kathimerini.gr/1084783/article/epikairothta/ellada/kampanaki-aro-komision-gia-gyroys</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Οι περιβαλλοντικές ευαισθησίες μας είναι “προφάσεις εν αμαρτίαις” για την προστασία των αντιπροσώπων που ασκούν αποτελεσματική πίεση στην εκάστοτε κυβέρνηση.</p> <p>Τα “φρέσκα” μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, σε ποσοστό 97% θα πληρώσουν ΦΠΑ κατά την εισαγωγή τους.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Η παραχώρηση υπερβολικής ελευθερίας κινήσεων και δύναμης σε κάποια συμφέροντα οδηγούν σε μονοπωλιακές καταστάσεις που τελικά γίνονται μπουμέραγκ για τα έσοδα του κράτους και την κοινωνία.</p> <p>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.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 269 | <p>Επιτέλους, έχει γεμίσει την Ελλάδα με εισαγόμενα αυτοκίνητα με γυρισμένα χιλιόμετρα, κοροϊδεύουν το κόσμο και δεν μπορούμε να πουλήσουμε το δικό μας, ΕΛΛΗΝΙΚΑ αυτοκίνητα!</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 270 | <p>Επιτέλους μπας και καθαρίσουμε από τη βρωμα και τη μόλυνση. Έχουμε γίνει ο σκουπιδοτενεκς της Ευρωπης, να μπουν σε ολα τα μεταχειρισμενα τελη....</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 271 | <p>Κύριοι</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ούτως ή αλλιώς οι τράπεζες χρηματοδοτούν με πολύ πιο χαμηλά επιτόκια από τα μεταχειρισμένα</p> <p>Νίκος Φωτούχος</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---------------------|--------------|
| 272 | <p>Καλημέρα σας</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|---------------------|--------------|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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 επικινδύνα για την δημοσία υγεία αλλά και για την τσέπη μας.</p> <p>Δώστε κίνητρα για αγορά καινούργιων αυτοκινήτων ή τουλάχιστον 5ετίας</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 273 | <p>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.</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 274 | <p>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 αναεώνεται 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.</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|---|--------------|
| 275 | <p>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;</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|---|--------------|

| | | |
|-----|---|-----------------------------|
| 276 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Δώστε κίνητρα για την αγορά νέων αυτοκινήτων, με χαμηλότερη φορολογία, με χαμηλότερα τέλη κυκλοφορίας, με χαμηλότερο κόστος κτήσης και συντήρησης.</p> | Ελήφθη υπόψη και εγκρίνεται |
|-----|---|-----------------------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 277 | <p>Ο νόμος οφείλει να στηρίζει τις αγορές πιο καινούργιων αυτοκινήτων, με λιγότερους ρύπους & πιο σύγχρονης τεχνολογίας.</p> <p>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.</p> <p>Τέλος, υπάρχει ήδη πληθώρα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην αγορά ,η οποια είναι κορεσμένη και παράλληλα,δεν πέφτουν οι τιμες αναλογικά, καθώς η ζητηση είναι μικρή.</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|-----|--|--------------|
| 278 | <p>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 παλιές 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.</p> <p>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</p> | Ελήφθη υπόψη |
|-----|--|--------------|

| | | |
|--|--|--|
| | αντίθετο. Αν δεν έχουν χρήματα, ας χρησιμοποιουν τα μεσα μαζικής μεταφοράς η 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> | Καταγράφηκε |
|-----|--|-------------|

Άρθρο 49 - Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο

(2 Σχόλια):

| | | |
|-----|--|--|
| 332 | <p>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.</p> <p>2.Να δημιουργηθεί και στην Ελλάδα όπως απαιτεί η ΕΕ γραφείο πιστοποίησης οχημάτων, ώστε να μπορούν επιτέλους και οι Έλληνες</p> | 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. |
|-----|---|--------------|