

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης»

Α. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

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

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

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

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

Δεύτερον, συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα. Τα πλέον έντονα προβλήματα ρύπανσης, τα οποία σχετίζονται άμεσα με τη χρήση συμβατικών οχημάτων, εντοπίζονται στις πυκνοκατοικημένες περιοχές λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας και της μεγάλης συγκέντρωσης πληθυσμού. Στην Ελλάδα, η εκτίμηση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας για θανάτους εξαιτίας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αναφέρει 8.500 θανάτους ετησίως, καθιστώντας συνακόλουθα απαραίτητη τη μετάβαση σε μη ρυπογόνες μεταφορές. Τα συμβατικά οχήματα εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες ρύπων, συμπεριλαμβανομένων των οξειδίων του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του θείου και σωματιδίων. Τα Η/Ο, αντίθετα, δεν εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους σε τοπική κλίμακα.

Τρίτον, οδηγεί στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των εθνικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), με τις περισσότερες από αυτές να αποδίδονται στις οδικές μεταφορές. Τα Η/Ο δεν εκπέμπουν άμεσα CO₂ ή άλλους ρύπους.

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

Πέμπτον, η ηλεκτροκίνηση εμφανίζει μακροοικονομικά οφέλη. Η ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα θα δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες για επενδύσεις, τοπική προστιθέμενη αξία και δημιουργία θέσεων εργασίας. Η ανάπτυξη ενός εθνικού δικτύου σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο θα παρέχει σε τοπικό επίπεδο επιχειρηματικές ευκαιρίες σε εταιρείες και νέες θέσεις εργασίας για τεχνικούς. Δημιουργούνται, επίσης, σημαντικές ευκαιρίες στην έρευνα και ανάπτυξη (E&A) και επίσης στην ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας κατασκευής εξαρτημάτων Η/Ο. Η αυξανόμενη χρήση Η/Ο θα μειώσει την εξάρτηση της

χώρας από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και την έκθεσή της στην αστάθεια των διεθνών αγορών πετρελαίου. Μεσοπρόθεσμα και σε εναρμόνιση με τις προβλέψεις του ΕΣΕΚ για απολιγνιτοποίηση και ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ), το μεγαλύτερο μέρος της ηλεκτρικής ενέργειας που απαιτείται για τη φόρτιση των Η/Ο θα παράγεται από εγχώριες πηγές ενέργειας, ιδίως από ΑΠΕ. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης συνιστά βασικό στόχο πολιτικής στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ, ο οποίος προϋποθέτει τη συνεκτική διαμόρφωση του οικείου κανονιστικού πλαισίου και τον προγραμματισμό εγκατάστασης των απαραίτητων υποδομών φόρτισης Η/Ο. Για την επίτευξη των εθνικών στόχων προσδιορίστηκαν συγκεκριμένες προτεραιότητες πολιτικής, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν την περίοδο 2021-2030 μέσω της κατάρτισης στοχευμένων πολιτικών και μέτρων.

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

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

Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αποτελεί σημαντική συνιστώσα για την ενεργειακή μετάβαση και στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2019 με

τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» (European Green Deal), με την οποία τίθεται ο στόχος να καταστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση κλιματικά ουδέτερη το 2050 με την ανάληψη δράσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας, μεταξύ άλλων και με την ανάπτυξη καθαρότερων, οικονομικότερων και πιο υγιεινών μορφών ιδιωτικής και δημόσιας μεταφοράς.

Εξάλλου, η ηλεκτροκίνηση αναπτύσσεται παγκοσμίως με ολοένα και πιο γρήγορους ρυθμούς. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (International Energy Agency), ο παγκόσμιος στόλος ηλεκτρικών αυτοκινήτων το έτος 2019 ξεπέρασε τα 7,2 εκατομμύρια. Σε αυτό το πλαίσιο, προβλέπεται ότι το μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τον συνολικό κυκλοφορούντα στόλο θα αυξηθεί από 0,8% το 2019 σε 13,4% το 2030 παγκοσμίως, οδηγώντας σταδιακά σε ένα «καθαρό» σχήμα μεταφορών. Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις από την αγορά των οχημάτων, αναμένεται σημαντική αύξηση της παραγωγής Η/Ο κατά τα επόμενα χρόνια, ενώ ο αριθμός των μοντέλων Η/Ο στην ευρωπαϊκή αγορά θα αυξηθεί από λιγότερα από 100 το 2019 σε 175 στα τέλη του 2020 και σε περισσότερα από 330 έως το 2025.

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

Ήδη σε χώρες όπως οι Κάτω Χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία, σημειώνεται υψηλό ποσοστό διείσδυσης Η/Ο, γεγονός που απορρέει ευθέως από την πολιτική τους να προσφέρουν σημαντικά κίνητρα που καθιστούν την αγορά και τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων πιο ελκυστική, με αποτέλεσμα η αγορά της ηλεκτροκίνησης εκεί να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Στη χώρα μας δεν διαφαίνεται μέχρι τώρα η ίδια δραστηριότητα. Ειδικά όσον αφορά στη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά οχημάτων, τα αμιγώς Η/Ο (BEV) και τα Plug-In Υβριδικά (PHEV), δεν υπερβαίνουν το 0,33% της συνολικής αγοράς

έως τον Αύγουστο του 2019, ενώ οι σταθμοί φόρτισης, σχεδόν όλοι εγκατεστημένοι από ιδιωτική πρωτοβουλία, περιορίζονται σε 70 - 80 τον αριθμό σε όλη την επικράτεια έως το τέλος του 2018.

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

Ειδικότερα, τα τελευταία χρόνια η οικονομική κρίση οδήγησε τους αγοραστές σε επιβατικά χαμηλού κυβισμού, ενώ η απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης στην Αττική αύξησε το μερίδιο επιβατικών πετρελαίου, που κατά μέσο όρο έχουν χαμηλότερους ρύπους CO₂ από τα συμβατικά, εκπέμποντας όμως περισσότερα οξείδια του αζώτου NO_x και μικροσωματίδια. Η Ελλάδα εμφανίζει τα χαμηλότερα ποσοστά οχημάτων χαμηλών εκπομπών, τα οποία ωστόσο στη συντριπτική πλειοψηφία τους αποδίδονται σε υβριδικά οχήματα. Τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αποτελούν το 0,3% του στόλου επιβατικών στην Ελλάδα, κυρίως δε υβριδικά, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες (ηλεκτρικά και Plug-in Υβριδικά) έχουν πολύ μικρή διείσδυση μέχρι τώρα. Σε αυτό το πλαίσιο, με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται κίνητρα για την αύξηση της ζήτησης των οχημάτων χαμηλών εκπομπών, τόσο με κίνητρα κατά την αγορά, όπως επιδότηση αγοράς ή φοροελάφρυνση, όσο και με κίνητρα στη χρήση των οχημάτων, δηλαδή μειωμένα τέλη κυκλοφορίας και ελεύθερη πρόσβαση στο αστικό κέντρο. Επιπλέον, τα κίνητρα μπορεί να είναι είτε χρηματικά (επιδότηση, διόδια, κ.ά.), ή ρυθμιστικά, δηλαδή κίνητρα που σχετίζονται με την ελεύθερη χρήση λεωφορειολωρίδων, πάρκινγκ κ.λπ.. Η μελέτη των κινήτρων που δίνονται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταδεικνύει πως αρκετές χώρες προσφέρουν και κίνητρα αγοράς νέων οχημάτων χαμηλότερων εκπομπών, ενώ στις χώρες αυτές εφαρμόζεται εκτενής φοροελάφρυνση κτήσης ή/και χρήσης. Σχεδόν όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζουν πολιτικές ενθάρρυνσης αγοράς και χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων, με τις ελαφρύνσεις να αφορούν στη φορολογία απόκτησης (τέλος ταξινόμησης), στη φορολογία χρήσης (τέλη κυκλοφορίας) και στη φορολογία εταιρικών αυτοκινήτων. Εξ όλων των ανωτέρω αναδεικνύεται η ανάγκη ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους, στη βάση και των παραδειγμάτων άλλων

ευρωπαϊκών κρατών, στα οποία η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων έχει ήδη ένα αξιοπρόσεκτο μέγεθος, και στα οποία εφαρμόζονται στρατηγικές προώθησης της ηλεκτροκίνησης. Οι δε ανωτέρω στόχοι για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ποτέ δεν ήταν τόσο επίκαιροι, όσο κατά την τωρινή περίοδο, όπου η προστασία της δημόσιας υγείας καθίσταται πρωταρχική αναγκαιότητα. Η ηλεκτροκίνηση έχει ρυθμιστεί με σχετικές διατάξεις τα τελευταία χρόνια μόνο αποσπασματικά και μερικώς. Με τον ν. 4439/2016 (Α' 222) ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (L 127) και με τον ν. 4277/2014 (Α' 156), με τον οποίο τροποποιήθηκε ο νόμος 4001/2011 (Α' 179), ρυθμίστηκαν ζητήματα σχετικά με την οργάνωση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Με τη γνωμοδότηση 7/2019 της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.) «Σχετικά με τους όρους και τη λειτουργία των Φορέων Εκμετάλλευσης υποδομών επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων», με την παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 53 παρ. 3 του ν. 4277/2014, καθώς και με τις διατάξεις της υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β' 2040), η οποία αντικατέστησε την υπ' αρ. 71287/6443/2014 κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 50), καθορίστηκαν περαιτέρω οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εγκατάσταση και τη λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Το πρόσφατο άρθρο 27 του ν. 4643/2019 (Α' 193) αποσαφήνισε περαιτέρω τους ρόλους και τις ευθύνες των διαφόρων φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί ο διακηρυγμένος στόχος για ανάπτυξη καθαρών μεταφορών, ως αναγκαία προϋπόθεση για την επίτευξη των ευρύτερων στόχων απανθρακοποίησης του ενεργειακού μείγματος της χώρας, είναι απολύτως αναγκαίο να θεσμοθετηθεί ένα σύγχρονο, ολοκληρωμένο και διαφανές πλαίσιο αρχών με απλοποιημένες και ασφαλείς διαδικασίες, που θα αφορά στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών φόρτισης και την παροχή των σχετικών υπηρεσιών στους χρήστες ηλεκτροκίνητων οχημάτων,

όπως επίσης να καθοριστεί η ευρύτερη οργάνωση της αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και της διεπαφής της με την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, προκειμένου να δημιουργηθεί η αναγκαία επενδυτική εμπιστοσύνη.

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

Στο ίδιο πλαίσιο, προτείνεται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις των παρ. 2-7 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/844 της 30ης Μαΐου 2018 (L 156) «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της Οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση», όπως επίσης και με την Οδηγία 2019/1161/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Ιουνίου 2019 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών» (L 188). Σημειώνεται ότι η εναρμόνιση με την Οδηγία 2018/844/ΕΕ ολοκληρώθηκε πρόσφατα, με τον ν. 4685/2020 (Α' 92), με την εξαίρεση των διατάξεων αυτής που αφορούν τις υποδομές ηλεκτροκίνησης σε κτίρια, που ενσωματώνονται με το παρόν.

Ειδικότερα, αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου αποτελεί:

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

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

παραγωγή, τα οποία αναμένεται να βοηθήσουν στην αύξηση της διείσδυσης των οχημάτων χαμηλών ή και μηδενικών ρύπων.

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

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

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

B. ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

Επί του άρθρου 1

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

Επί του άρθρου 2

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

Κατά τα λοιπά και εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με το παρόν, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 2 του ν. 4001/2011 (Α' 179), του άρθρου 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222) και του άρθρου 2 της υπ' αρ. 42863/438/2019 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 2040).

Επί του άρθρου 3

Έως τώρα τα διοικητικά κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση ήταν σε πρώιμο στάδιο. Στην Αθήνα, τα Η/Ο και τα υβριδικά οχήματα έχουν εξαιρεθεί από τους περιορισμούς που σχετίζονται με την πρόσβαση οχημάτων στο κέντρο της πόλης στο πλαίσιο του δακτυλίου κυκλοφορίας της υπ' αρ. 16229/2.5.2012 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 1467). Παράλληλα, σε ορισμένες δημόσιες εγκαταστάσεις στάθμευσης, αποκλειστικοί χώροι στάθμευσης (σε κάποιες περιπτώσεις, εξοπλισμένοι με σημεία φόρτισης) έχουν δεσμευτεί μόνο για Η/Ο.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις θεσπίζεται διοικητικό κίνητρο, όπως έχει εισαχθεί σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ, και ειδικότερα σε μεγάλους δήμους του εξωτερικού, για τη δωρεάν στάθμευση των Η/Ο, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και θέσεις

στάθμευσης για τους κατοίκους. Αυτά τα κίνητρα στοχεύουν στην ευνοϊκότερη αντιμετώπιση των Η/Ο, ώστε να καταστούν πιο ελκυστικά για την ελληνική κοινωνία.

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

Ειδικά για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο που κατά την έναρξη ισχύος του νόμου τελούν υπό παραχώρηση, θεσπίζεται η καταβολή του αντίστοιχου αντιτίμου από πλευράς του Δήμου στον παραχωρησιούχο, το οποίο θα είναι ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον Δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος, ενώ για τις συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του νόμου, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης για όσο διαρκεί το παρόν μέτρο.

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

Επί του άρθρου 4

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

Προς αυτόν τον σκοπό, τροποποιείται ο ν. 3982/2011 (Α' 143), με σκοπό να προβλέπεται όπως η εκάστοτε αδειοδοτούσα αρχή προβαίνει άμεσα και κατά προτεραιότητα, χωρίς καμία καθυστέρηση, στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στις περιοχές αυτές.

Επί του άρθρου 5

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

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

Προδήλως, η προπεριγραφόμενη κατάσταση προκαλεί άμεσα σημαντική επιβάρυνση στην ποιότητα του αέρα, μη ανεκτή ιδίως στο πλαίσιο της έξαρσης της πανδημίας του κορωνοϊού

COVID-19, καθώς πρόσφατες μελέτες έχουν καταδείξει την άμεση σχέση της επιβάρυνσης του ανθρώπινου αναπνευστικού συστήματος με την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από επικίνδυνους ρύπους. Πολλώ δε μάλλον, που, σύμφωνα με μετρήσεις, οι ελληνικές πόλεις εμφανίζουν από τις υψηλότερες συγκεντρώσεις ρύπων οξειδίων του αζώτου (NO₂), όζοντος και σωματιδίων στην ΕΕ.

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

Συγκεκριμένα, με τις προτεινόμενες διατάξεις επιβάλλεται άπαξ περιβαλλοντικό τέλος στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα παλαιού τύπου (τεχνολογίας EURO IV, Va). Τα έσοδα από την είσπραξη του επιβαλλόμενου τέλους αποτελούν δημόσια έσοδα, που εισπράττονται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και διατίθενται χάριν συναφούς δημόσιου σκοπού, δηλαδή της προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας μέσω της διασφάλισης της βέλτιστης κατά το δυνατόν ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα. Συγκεκριμένα, τα ανωτέρω έσοδα διατίθενται υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού για την ενίσχυση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών με μειωμένες ή/και μηδενικές εκπομπές αερίων ρύπων. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις επιβάλλεται απαγόρευση εισαγωγών των ακόμα παλαιότερων και εξαιρετικά ρυπογόνων οχημάτων (τεχνολογίας EURO III, II, I).

Οι διατάξεις τίθενται ως μέτρο περιβαλλοντικής διατίμησης στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να διατηρηθεί το περιβαλλοντικό ισοζύγιο ειδικά ως προς τις εκπομπές αερίων, και προστασίας της δημόσιας υγείας, λειτουργώντας προληπτικά κατά της επιδείνωσης των αναπνευστικών νόσων ιδίως εν μέσω της πανδημίας του COVID-19.

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

Επί του άρθρου 6

Με τις διατάξεις του άρθρου 6, με τις οποίες προτείνεται η αντικατάσταση των περ. β' και ιγ' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013 (Α' 167) (Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος – Κ.Φ.Ε.) και η προσθήκη νέας περίπτωσης στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013, διευρύνονται οι απαλλαγές από τον υπολογισμό του εισοδήματος παροχών προς όφελος των εργαζομένων που κάνουν χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.. Με τον τρόπο αυτό, αναμένεται να αυξηθεί εμμέσως το διαθέσιμο εισόδημα των εργαζομένων, χωρίς να προκύψει επιβάρυνση για την επιχείρηση, η οποία αντίθετα έχει όφελος, λόγω της υπερέκπτωσης που της χορηγείται ως κίνητρο.

Ειδικότερα, συμπεριλαμβάνεται στην εξαίρεση από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον εργοδότη για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών

ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., εφόσον αφορά έξοδα κίνησης που πραγματοποιήθηκαν από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του και αποδεικνύεται από νόμιμα παραστατικά. Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.), εξαιρείται από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία ενός εργαζομένου ή εταίρου ή μετόχου, η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. με Λιανική Τιμή Προ Φόρων (Λ.Τ.Π.Φ.) έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα ενός φορολογικού έτους και το υπόλοιπο της αξίας του φορολογείται με βάση την κλίμακα των περ. α' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4172/2013. Στόχος είναι να δοθεί κίνητρο στις επιχειρήσεις να προβούν στην απόκτηση μη ρυπογόνων οχημάτων, με σκοπό την παραχώρησή τους σε εργαζόμενους ή εταίρους ή μετόχους.

Επιπλέον, προστίθεται νέα περ. ιστ' στην παρ. 1 του άρθρου 14, σύμφωνα με την οποία θεωρείται έξοδο κίνησης η δαπάνη για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και συνεπώς δεν θεωρείται παροχή σε είδος και δεν φορολογείται το κόστος φόρτισης ηλεκτρικού οχήματος στις εγκαταστάσεις της εταιρείας.

Οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4172/2013, όπως τροποποιούνται και προστίθενται με το παρόν άρθρο, εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται και δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

Επί του άρθρου 7

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

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

έκπτωση παραμένει στο τριάντα τοις εκατό (30%) αλλά εισάγεται επιπλέον έκπτωση για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσό κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

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

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

αυτή θα περιορίζεται αναλόγως, προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση των προϋποθέσεων του. Επιπλέον, εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, η επιχείρηση δεν θα δικαιούται ενίσχυσης.

Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στους κατά περίπτωση συναρμόδιους Υπουργούς και στον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, όπως προσδιορίσουν, με απόφασή τους, τη διαδικασία, τους όρους, τη διάρκεια, τις προϋποθέσεις χορήγησης, τη διαδικασία ελέγχου τους, τις αρμόδιες υπηρεσίες, τις υποχρεώσεις των δικαιούχων, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κινήτρου. Με όμοια απόφαση προβλέπεται και τυχόν περιορισμός του ύψους της προκύπτουσας ενίσχυσης, σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας.

- η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπάνης αγοράς ελαφρού επαγγελματικού (κατηγορίας N1 μέχρι 3,5 τόνους μικό βάρος) ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων πέραν της έκπτωσης της δαπάνης αγοράς κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Η προσαυξημένη έκπτωση ανέρχεται στο τριάντα τοις εκατό (30%) στη περίπτωση που το όχημα είναι χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂ /χλμ..
- η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων για τις περιπτώσεις δαπάνης αγοράς οχημάτων τύπου L, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών, καθώς και οχημάτων παντός εδάφους και άλλων μικρών οχημάτων με 3 ή 4 τροχούς, μηδενικών ή χαμηλών ρύπων.

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

Επί του άρθρου 8

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

- Εισάγεται νέος αυξημένος συντελεστής φορολογικής απόσβεσης 100% για τις κατασκευές και εγκαταστάσεις φόρτισης μη ρυπογόνων οχημάτων, με σκοπό να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης.
- Επιπλέον, αυξάνονται οι ετήσιοι συντελεστές φορολογικής απόσβεσης, από είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) για οχήματα μηδενικών ρύπων και από είκοσι τοις εκατό (20%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) για οχήματα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ.. Για τα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων, ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης αυξάνεται από είκοσι τοις εκατό (20%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) και για τα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. από δεκαπέντε τοις εκατό (15%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%).
- Για τα μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων, ο συντελεστής φορολογικής απόσβεσης αυξάνεται από δεκαπέντε τοις εκατό (15%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) και για τα μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. από δέκα τοις εκατό (10%) σε είκοσι πέντε τοις εκατό (25%).

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

- Επιπλέον, αυξάνεται από τριάντα τοις εκατό (30%) σε πενήντα τοις εκατό (50%) η προσαυξημένη έκπτωση που χορηγείται στις επιχειρήσεις από τα ακαθάριστα έσοδά τους για τη δαπάνη αγοράς εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος μηδενικών ρύπων και λιανικής τιμής προ φόρων έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, πέραν της έκπτωσης της ίδιας της δαπάνης κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της. Το ύψος της προσαυξημένης έκπτωσης ανέρχεται στο είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) για το υπερβάλλον του ανωτέρου ορίου ποσόν. Τα ανωτέρω

ποσοστά ανέρχονται σε τριάντα τοις εκατό (30%) και δεκαπέντε τοις εκατό (15%) όταν η δαπάνη αφορά σε όχημα χαμηλών ρύπων 50 γρ. CO₂/χλμ.. Το κίνητρο αυτό δίνεται προκειμένου να ενισχυθεί η αγορά μη ρυπογόνων οχημάτων.

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

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

Όσον αφορά στις ενισχύσεις, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στους κατά περίπτωση συναρμόδιους Υπουργούς και στον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων όπως, με απόφασή τους, προσδιορίσουν τη διαδικασία, τους όρους, τη διάρκεια, τις προϋποθέσεις χορήγησης, τη διαδικασία ελέγχου

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

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

Επί του άρθρου 9

Με τη διάταξη του άρθρου 9 εισάγεται περ. θ' στο άρθρο 33 του ν. 4172/2013 (Α' 167) και προβλέπεται η εξαίρεση της δαπάνης αγοράς επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων με λιανική τιμή προ φόρων έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ από τον υπολογισμό της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης και της δαπάνης απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη μη εφαρμογή του εναλλακτικού τρόπου προσδιορισμού της ελάχιστης φορολογίας στα αγαθά αυτά. Η διάταξη της περ. θ' του άρθρου 33, όπως προστίθεται με το άρθρο 9, εφαρμόζεται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11.

Επί του άρθρου 10

Με το άρθρο 10 προτείνεται η προσθήκη άρθρου στο μέρος έβδομο του Κ.Φ.Ε., με σκοπό την εισαγωγή φορολογικών κινήτρων για τη δημιουργία μονάδων παραγωγής οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως μονάδων παραγωγής συσσωρευτών, φορτιστών, συναρμολόγησης τμημάτων ηλεκτρικών οχημάτων στις

περιφερειακές ενότητες της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας, ήτοι στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, στο πλαίσιο των βέλτιστων πρακτικών που καταγράφονται από τον ΟΟΣΑ και την ΕΕ (Πηγές: European Commission (2020), Tax policies in the European Union, 2020 survey, Taxation and Customs Union // European Commission (2018a), Tax Policies in the European Union // European Commission (2018b), Science, Research and Innovation Performance of the EU 2018 // OECD/Measuring R&D Tax Incentives/OECD R&D Tax Incentive Database/General and country-specific notes // OECD/Directorate for Science, Technology and Innovation/R&D Tax Incentives // OECD/Compendium of R&D tax incentive schemes: OECD countries and selected economies, 2018 (March 2019) // <https://www.oecd.org/sti/rd-tax-stats-bindex-notes.pdf>).

Ειδικότερα, για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, ο φορολογικός συντελεστής κάθε κλιμακίου της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 4172/2013 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, μόνο στο εισόδημα που αποκτάται από τη δραστηριότητα αυτή, αρχής γενομένης από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά κέρδη από την παραγωγή αυτή και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών.

Όσον αφορά στα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα των περ. α', β', δ', ε' και στ' του άρθρου 45 του ν. 4172/2013, ο φορολογικός συντελεστής της παρ. 1 του άρθρου 58 του ν. 4172/2013 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, εφόσον τα κέρδη αφορούν στην παραγωγή αυτή, αρχής γενομένης από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά κέρδη από την παραγωγή αυτή και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών.

Με σκοπό την προσέγγιση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον αναπτυσσόμενο τομέα της ηλεκτροκίνησης ειδικά για τις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, προτείνεται επιπλέον η χορήγηση προσαυξημένης κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%) δαπάνης για τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης και κατά δέκα τοις εκατό (10%) για τον μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Το μέτρο αυτό, συνδυαστικά με τη

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

Επιπλέον, παρέχεται το κίνητρο της αύξησης των συντελεστών απόσβεσης παγίων, με αποτέλεσμα η επένδυση να αποσβέννεται σε τρία (3) έτη, να διευκολύνεται με τον τρόπο αυτό η ρευστότητα της εταιρείας και να παράγεται θετικό λογιστικό αποτέλεσμα χρήσης. Το μέτρο αποσκοπεί στην ενίσχυση των παραγωγικών επενδύσεων στην χώρα, και συνδέεται όχι μόνο με την αύξηση της απασχόλησης αλλά και με την ενίσχυση παραγωγικών τομέων που συνδέονται με την εξωστρέφεια, την έρευνα και καινοτομία.

Τέλος, στο πλαίσιο καταπολέμησης της ανεργίας, συνεισφέροντας στην εκκίνηση της οικονομικής δραστηριότητας των συγκεκριμένων μονάδων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα μέσω της φορολογικής διευκόλυνσης των επιχειρήσεων, προβλέπεται η αναλογική εφαρμογή της πρώτης παραγράφου του άρθρου 71Δ του ν. 4172/2013 για τις μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου, με σκοπό να ενισχυθούν οι περιοχές αυτές με νέα επενδυτικά σχήματα και να στηριχθεί η τοπική κοινωνία. Ειδικότερα, προτείνεται ο υπολογισμός προσαυξημένου κατά πενήντα τοις εκατό (50%) του συνόλου των εργοδοτικών εισφορών (εισφορών υπέρ σύνταξης, εισφορών υπέρ υγείας κ.λπ.) και μέχρι το δεκατετραπλάσιο του κατώτατου μισθού ανά θέση εργασίας. Το μέτρο εφαρμόζεται έως την έναρξη της παραγωγικής τους λειτουργίας, όπως αυτή πιστοποιείται με την έκδοση της άδειας λειτουργίας της μονάδας από την αρμόδια αρχή.

Επισημαίνεται, επίσης, η ενωσιακή νομική βάση χορήγησης των ενισχύσεων που προκύπτουν κατ' εφαρμογή των ως άνω κινήτρων, ήτοι ο Κανονισμός (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187) για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης

για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γενικός Απαλλακτικός Κανονισμός – Γ.Α.Κ.). Κατά συνέπεια, η χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων, τελεί υπό την επιφύλαξη πλήρωσης των προϋποθέσεων του Κανονισμού αυτού, όπως όπως ενδεικτικά τα ανώτατο όρια και οι εντάσεις ενίσχυσης και οι κανόνες σώρευσης. Αυτό συνεπάγεται ότι σε περίπτωση που η ωφέλεια που προκύπτει για τη δικαιούχο επιχείρηση, κατ' εφαρμογή των παρεχόμενων κινήτρων, υπερβαίνει το ανώτατο όριο ενίσχυσης που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός, αυτή θα περιορίζεται αναλόγως, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις του. Επιπλέον εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού, η επιχείρηση δεν θα δικαιούται ενίσχυσης.

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

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

Επί του άρθρου 11

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

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

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

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

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

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

Επί του άρθρου 12

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

Πολιτείας για ταχεία ανάπτυξη καθαρών μεταφορών και απανθρακοποίηση του ενεργειακού μείγματος της χώρας.

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

Συγκεκριμένα, με το προτεινόμενο άρθρο τροποποιείται το άρθρο 134B του ν. 4001/2011, ώστε να καθορίζονται ευκρινώς και ρητώς οι βασικοί όροι δραστηριοποίησης των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., οι οποίοι εξαιρούνται από την υποχρέωση λήψης άδειας προμήθειας ή εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας, κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011.

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

Βασική υποχρέωση των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. είναι να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης των συλλεγόμενων πληροφοριών. Επίσης, υποχρεούνται στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο να διασφαλίζουν τεχνική δυνατότητα διαχείρισης της ενεργού ισχύος, διαθέτοντας συστήματα απομακρυσμένης επιτήρησης που υποστηρίζουν τη διαχείριση της ενεργούς ισχύος και τα οποία κάνουν χρήση τουλάχιστον ενός ευρωπαϊκού ή διεθνούς ανοιχτού πρωτοκόλλου.

Με τα συστήματα διαχείρισης ενεργού ισχύος εξασφαλίζεται η βέλτιστη ροή ισχύος διαμέσου του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και η αντιμετώπιση διαταραχών σε αυτό. Η δυνατότητα διαχείρισης της ενεργούς ισχύος από τους δημόσιους φορτιστές εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητά τους, ήτοι την ικανότητά τους να συνεργάζονται,

εξυπηρετώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τους κατόχους ηλεκτρικών οχημάτων και δίνοντας τους τη δυνατότητα να φορτίζουν τα οχήματά τους σε οποιοδήποτε σημείο φόρτισης.

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

Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. δύνανται να συμβάλλονται με φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η. και Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.), ή και απευθείας με χρήστες Η/Ο μη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης, ώστε να διασφαλίσουν τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου των συνδεδεμένων στο δίκτυο Η/Ο, το οποίο εκπροσωπούν.

Ακόμα, ορίζονται ο Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.) και οι υπηρεσίες που αυτός παρέχει στην αγορά ηλεκτροκίνησης. Αυτός διατηρεί συμβατική σχέση τόσο με τους συνεργαζόμενους Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. όσο με τους χρήστες Η/Ο, βάσει της οποίας καθορίζονται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, οι τιμές χρέωσης και οι μέθοδοι ταυτοποίησης και πληρωμής.

Περαιτέρω, ορίζεται ο ρόλος του Φορέα Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.), ο οποίος διευκολύνει την ανταλλαγή στοιχείων και τη διεκπεραίωση οικονομικών συναλλαγών μεταξύ φορέων της αγοράς, συμβεβλημένων ή μη μεταξύ τους. Ο Φ.Δ.Σ. αναπτύσσει και λειτουργεί ηλεκτρονική πλατφόρμα για την ανταλλαγή δεδομένων, σε πραγματικό χρόνο ή/και βάσει προγραμματισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, που απαιτούνται για την υποστήριξη της απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών από υποδομές οποιοδήποτε Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., για λογαριασμό οποιοδήποτε Π.Υ.Η., σε συμβεβλημένους με τον τελευταίο χρήστες Η/Ο (περιαγωγή υπηρεσιών επαναφόρτισης).

Τέλος, καθορίζεται ρητά ο ρόλος του διαχειριστή του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ) και προβλέπεται η υποχρέωσή του να συνεργάζεται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις με κάθε επιχείρηση η οποία έχει στην ιδιοκτησία της, αναπτύσσει, λειτουργεί ή

διαχειρίζεται σημεία επαναφόρτισης για Η/Ο, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τη σύνδεση με το δίκτυο διανομής.

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

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

Επί του άρθρου 13

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

Η λειτουργία του Μητρώου αποσκοπεί στην ενημέρωση των χρηστών σχετικά με την πρόσβαση και την επαναφόρτιση σε πραγματικό χρόνο, καθώς και στην αναγνώριση,

εποπτεία και τον έλεγχο των ανωτέρω φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης Η/Ο.

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

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

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

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

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

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

Επί του άρθρου 14

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

Με την επιφύλαξη τήρησης της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων και του εμπορικού απορρήτου, τα στοιχεία αυτά διατίθενται δημόσια, απευθείας σε χρήστες Η/Ο, αλλά κυρίως στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, προς ανάπτυξη και βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες Η/Ο (πλοήγηση σε διαθέσιμο σημείο φόρτισης, κράτηση θέσης, σύγκριση τιμών). Ο χρήστης/οδηγός μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η. θα έχει στη διάθεσή του όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που θα τον ενημερώνουν για το κόστος φόρτισης και θα τον διευκολύνουν στη χρήση και επαναφόρτιση του ηλεκτρικού οχήματος στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης.

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

Επί του άρθρου 15

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

Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή/και ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα

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

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

Επί του άρθρου 16

Με τις προτεινόμενες διατάξεις θεσπίζεται μηχανισμός ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, καθώς και της παρακολούθησης αυτού, στη βάση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, που εκπονείται σύμφωνα με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 (ΑΔΑ: ΨΞΒ94653Π8-ΣΟ1) κοινή υπουργική απόφαση και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και στη βάση των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17.

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

Ως προς τη διαδικασία της εγκατάστασης των δημόσιων σημείων φόρτισης με ιδιωτική πρωτοβουλία, το θέμα ρυθμίστηκε μερικώς με τον ν. 4439/2016 (Α' 222), με τον οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, και με τις διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης 42863/438/2019 (Β' 2040), με την οποία καθορίστηκαν οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως

προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων και σε άλλα σημεία. Με το παρόν προβλέπεται ότι η ανάπτυξη των υποδομών σε επίπεδο ΟΤΑ μπορεί επίσης να γίνει και με ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες, δηλαδή με πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς την αγορά να αναλάβει την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία υποδομών φόρτισης σε συγκεκριμένα σημεία.

Για την καθοδήγηση των δήμων προς τον σκοπό αυτό, προβλέπεται ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας θα εκδώσει προδιαγραφές για την κατάρτιση της πρόσκλησης αυτής, ενώ ήδη στο νόμο προβλέπονται υποχρεωτικά και δυνητικά κριτήρια αξιολόγησης, όπως το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών.

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

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

Επί του άρθρου 17

Με τις προτεινόμενες διατάξεις προβλέπεται η κατάρτιση «Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» από τους δήμους, με άλλα λόγια, η εκπόνηση προγραμμάτων χωροθέτησης επαρκούς αριθμού κανονικής και υψηλής ισχύος σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Ειδικά οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 (Α' 87) εκπονούν υποχρεωτικά Σ.Φ.Η.Ο. έως την 31^η.3.2021. Οι υπόλοιποι δήμοι υποχρεούνται να εκπονούν Σ.Φ.Η.Ο. έως την 31η.3.2022.

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

Με σκοπό να δημιουργηθεί ένα ολιστικό πλάνο για τον εκάστοτε δήμο, το Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε τυχόν εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως π.χ. στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη — ΒΑΑ, κ.λπ., καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Αντιστοίχως, στις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και για τις χωροθετήσεις σε σημεία αρμοδιότητάς τους, οι ως άνω Οργανισμοί είναι αρμόδιοι για να υποβάλουν εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου δεσμευτική πρόταση στον κατά περίπτωση δήμο, με σκοπό να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..

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

Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανά πέντε (5) κατ' ελάχιστον έτη, με στόχο την επανεξέταση των συνθηκών ανάπτυξης και

εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και τη σωστή και διαχρονική εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης, ενώ το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι αρμόδιο να παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο.. Τέλος, για την ελάφρυνση του βάρους των Δήμων προτείνεται η δυναμική χρηματοδότηση των Σ.Φ.Η.Ο. από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3889/2010 (Α' 182).

Επί του άρθρου 18

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

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

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

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

Επί του άρθρου 19

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

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

Επί του άρθρου 20

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ο τρόπος σήμανσης των θέσεων στάθμευσης και των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Πιο συγκεκριμένα, οι θέσεις και τα σημεία αυτά σημαίνονται με τις πινακίδες οδικής σήμανσης του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) ν. 2696/1999 (Α' 57), τόσο για την πληροφόρηση των οδηγών των Η/Ο για τους χώρους όπου μπορούν να σταθμεύουν για τη φόρτιση των οχημάτων τους, όσο και για να αποτρέπονται οι οδηγοί των λοιπών οχημάτων (μη Η/Ο) από το να σταθμεύουν στους χώρους αυτούς. Το πλαίσιο κυρώσεων για τους οδηγούς των μη Η/Ο που χρησιμοποιούν τα σημεία ή τους χώρους αυτούς για στάθμευση ήδη καθορίζεται από το άρθρο 4 και τα άρθρα 103 και 104 του Κ.Ο.Κ..

Επί του άρθρου 21

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΛ L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (ΕΛ L156), όσον αφορά στα νέα κτίρια, με άλλα λόγια τίθεται το πλαίσιο για την εγκατάσταση και των ιδιωτικά προσβάσιμων σημείων φόρτισης. Σημειώνεται ότι για την εφαρμογή του παρόντος και σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2, ως «νέα» κτίρια νοούνται τα κτίρια των οποίων το αίτημα για έκδοση οικοδομικής άδειας υποβάλλεται από την 1^η.3.2021 και μετά.

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

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

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

Στο ίδιο πλαίσιο προβλέπεται περαιτέρω και η τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κοινόχρηστη θέση στάθμευσης. Η κοινόχρηστη θέση στάθμευσης για φόρτιση επισημαίνεται με σχετική διαγράμμιση και δεν πρέπει να παρεμποδίζει τους ελιγμούς και τη στάθμευση των οχημάτων ή την κίνηση των χρηστών/πεζών.

Επί του άρθρου 22

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ενσωματώνονται οι διατάξεις των παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της

19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L156), όσον αφορά στα υφιστάμενα κτίρια.

Ως «υφιστάμενα κτίρια» για τους σκοπούς εφαρμογής του παρόντος νοούνται τα κτίρια των οποίων το αίτημα για έκδοση οικοδομικής άδειας θα υποβληθεί έως την 1^η.3.2021.

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

Προβλέπεται, λοιπόν, στα υφιστάμενα κτίρια αφενός η δυνατότητα τοποθέτησης ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, καθώς και η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε θέση στάθμευσης ιδιοκτήτη ή δικαιούχου αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλειστική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλεια αυτού.

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

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

Η Γενική Συνέλευση των συνιδιοκτητών διατηρεί το δικαίωμα αιτιολογημένης εναντίωσης στην πρόθεση εγκατάστασης με τεχνική έκθεση ηλεκτρολόγου μηχανικού λόγω ουσιώδους

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

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

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

Επί του άρθρου 23

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

Σε αυτό το πνεύμα θεσπίζεται η υποχρεωτική εγκατάσταση και λειτουργία ελάχιστου αριθμού υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάθμευσης οχημάτων (είτε κλειστούς είτε ανοιχτούς), όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους και όπου προβλέπεται ή έχει προβλεφθεί η λειτουργία ή κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης, κατά τον ίδιο

τρόπο υπολογισμού του αριθμού των υποδομών που ανωτέρω προβλέπονται για τα νέα και τα υφιστάμενα κτίρια.

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

Τέλος, για τα υφιστάμενα κτίρια του Δημοσίου και των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα της Γενικής Κυβέρνησης, που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, καθίσταται υποχρεωτική σε κάθε περίπτωση η εγκατάσταση κατ' ελάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.

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

Επί του άρθρου 24

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

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

Ειδικότερα, προβλέπεται ότι σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων δεν είναι απαραίτητη η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, δεν απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας. Η διαδικασία περαιούται με τη συμπλήρωση του εντύπου της αίτησης/ενημέρωσης προς τον ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, με τα συνοδευτικά αυτής έγγραφα. Αντίθετα, όταν κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση νέου

μετασηματιστή, απαιτείται η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας και κατά τα λοιπά ακολουθείται η ίδια διαδικασία προς τον διαχειριστή.

Επί του άρθρου 25

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

Επί του άρθρου 26

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων να τοποθετούνται κατ' ελάχιστον ένας (1) πυροσβεστήρας διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55B ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, με σκοπό την τήρηση ασφαλών προδιαγραφών. Η συγκεκριμένη διάταξη συμπεριλαμβάνει όλους τους κλειστούς χώρους στάθμευσης, ανεξαρτήτως επιφάνειας. Κατά τα λοιπά, ισχύουν τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία πυροπροστασίας για την οποιαδήποτε κατά περίπτωση χρήση του κτιρίου.

Επιπλέον, με την παρ. 2 ορίζεται ότι οι χώροι φόρτισης Η/Ο δεν συμπεριλαμβάνονται στους χώρους Κατηγορίας Β του π.δ. 41/2018 (Α' 80), με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών τοποθέτησης υποδομών φόρτισης Η/Ο.

Επί του άρθρου 27

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

Συγκεκριμένα, τίθενται εγγυήσεις για την τήρηση τεχνικών προδιαγραφών και προβλέπεται ότι οι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας των ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) οφείλουν να σχεδιάζονται και να λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές που ορίζει το Ελληνικό Πρότυπο ΕΛΟΤ 60364 «Απαιτήσεις για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις» ή τα αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, που αναπροσαρμόζουν το ελληνικό πρότυπο αναλόγως, όπως αναρτώνται στην τράπεζα προτύπων (ιστοσελίδα) του ΕΛΟΤ και διατίθενται προς πώληση κάθε φορά.

Με την παρ. 2 προβλέπεται η ενημέρωση των διαχειριστών του ηλεκτρικού δικτύου διανομής για την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η εύρυθμη συνεργασία με τον διαχειριστή θα συντελέσει στον έγκαιρο εντοπισμό των αναγκών, στην καλύτερη λειτουργία και συντήρηση του ηλεκτρικού δικτύου διανομής, καθώς και στον σωστό σχεδιασμό των επενδύσεων που τυχόν απαιτούνται στις υποδομές του ηλεκτρικού δικτύου, προς καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών τροφοδοσίας με ηλεκτρική ενέργεια.

Για τον λόγο αυτό θεσπίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας εγκατάστασης υποδομών φόρτισης Η/Ο η υποβολή προς τον ΔΕΔΔΗΕ από τον ιδιοκτήτη του σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σχετικής αίτησης σύνδεσης, η οποία θα βρίσκεται διαθέσιμη στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε). Το συμπληρωμένο έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης θα υποβάλλεται στην αρμόδια Μονάδα του ΔΕΔΔΗΕ στην οποία ανήκει η παροχή και στην οποία θα συνδεθεί το σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

Επί του άρθρου 28

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

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

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

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

Επί του άρθρου 29

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

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

Επί του άρθρου 30

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζονται οι τεχνίτες με ειδικές γνώσεις για την επισκευή και συντήρηση Η/Ο και τίθενται οι απαραίτητοι όροι για την απασχόλησή τους κατά τη συντήρηση και επισκευή των οχημάτων. Οι τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 και 2 χρησιμοποιούν, όπου απαιτείται, τον ειδικό εξοπλισμό, που προβλέπεται στο άρθρο 29 κατά τη διάρκεια της επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης. Ακόμα, σε κάθε συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης απασχολείται ένας (1) τουλάχιστον τεχνίτης οχημάτων

υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, ως υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών. Αν το συνεργείο απασχολεί περισσότερους από έναν τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, υποχρεούται να ορίσει έναν από αυτούς ως υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης στο χώρο του συνεργείου.

Επί του άρθρου 31

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

Επί του άρθρου 32

Το άρθρο 32 ορίζει τη διαδικασία που τηρείται για τη διαχείριση των αποβλήτων των μπαταριών και συσσωρευτών Η/Ο, η οποία ακολουθεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων στη χώρα μας, όπως θεσπίστηκε με τις διατάξεις του ν. 2939/2001 (Α' 179) και έχει τροποποιηθεί με τον ν. 4496/2017 (Α' 70), και τις σχετικές διατάξεις της υπ' αρ. 41624/2057/Ε103/2010 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 1625).

Επί του άρθρου 33

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

Καθώς ο δημόσιος τομέας μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη εθνικών αγορών εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων, αφού αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο

της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ στις μεταφορές (βλ. στόλους δημοσίων μεταφορών και ιδίως τοπικές μεταφορές με λεωφορεία), με το άρθρο 33 τίθεται το πλαίσιο στόχων για τη συμμετοχή καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες προμήθειες οχημάτων και υπηρεσιών, ώστε να ενισχυθεί η προσπάθεια για τη μείωση των ρύπων.

Επί του άρθρου 34

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

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

α) συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς, εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στον ν. 4412/2016 (Α' 147),

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

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

Επί των άρθρων 35 και 36

Στα άρθρα αυτά τίθενται οι ορισμοί ιδίως των καθαρών οχημάτων, αλλά και των οχημάτων που εξαιρούνται από τις προβλέψεις των οικείων άρθρων του ν. 3982/2011. Ως καθαρά

οχήματα των κατηγοριών M1, M2 ή N1 ορίζονται τα οχήματα με μέγιστες εκπομπές αγωγού εξαγωγής κάτω από 50 γρ. CO₂/χλμ. έως την 31^η.12.2025 και κάτω από 0 γρ. CO₂/χλμ. από 1^η.1.2026 και μετά. Ως καθαρά οχήματα των κατηγοριών M3, N2 ή N3 ορίζονται αυτά που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, σύμφωνα με την οδηγία για τα εναλλακτικά καύσιμα 2014/94/ΕΕ, που δεν αναμιγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα.

Επί των άρθρων 37 και 38

Με τις ρυθμίσεις των άρθρων 37 και 38 και ιδίως το παράρτημα που προσαρτάται στο ν. 3982/2011 τίθεται ελάχιστος στόχος 25,3% συμμετοχής καθαρών οχημάτων (για ελαφρά οχήματα) στις καταλαμβανόμενες δημόσιες συμβάσεις για τις δύο περιόδους αναφοράς, ήτοι έως το τέλος του 2025 και του 2030 αντίστοιχα. Για τα φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3), ο στόχος σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία αυξάνεται από οκτώ τοις εκατό (8%) σε δέκα τοις εκατό (10%), και για τα λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3), ο στόχος αυξάνεται από τριάντα τρία τοις εκατό (33%) σε σαράντα επτά τοις εκατό (47%) μεταξύ των δύο περιόδων αναφοράς. Οι στόχοι συνεχίζουν να ισχύουν και μετά το 2030, εάν δεν έχουν τεθεί νέοι στόχοι μέχρι τότε.

Επί του άρθρου 39

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

Επίσης, με την παρ. 2 προβλέπονται κριτήρια ανάθεσης και ποιοτικής επιλογής στις δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια οχημάτων και στις δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων. Σκοπός είναι η θεσμοθέτηση ακόμη ενός εργαλείου για την επίτευξη των στόχων διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης, δεδομένου ότι οι δημόσιες συμβάσεις προμήθειας και υπηρεσιών οχημάτων αντιστοιχούν σε ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς και μπορούν να στηρίξουν

αγορές καινοτόμων τεχνολογιών και πράσινες πολιτικές, στο πλαίσιο και του Εθνικού Σχεδίου για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις.

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

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

Αρμόδιοι φορείς για την εφαρμογή της διάταξης είναι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, οι οποίοι υποχρεούνται στις διαδικασίες ανάθεσης προμήθειας οχημάτων να υιοθετούν μικτό κριτήριο ανάθεσης (και όχι αποκλειστικά τη χαμηλότερη τιμή), στο οποίο υποχρεωτικά θα μετέχει με κατάλληλο συντελεστή βαρύτητας στην τελική ανάδειξη του επικρατέστερου υποψηφίου η ύπαρξη στην προσφορά του για τη συγκεκριμένη προμήθεια του ανωτέρω ελάχιστου ποσοστού ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων. Δεν αποκλείεται η περαιτέρω πριμοδότηση ακόμα πιο αυξημένης συμμετοχής των ηλεκτρικών στο στόλο (ήτοι άνω του 5%), κατά τις προβλέψεις της διακήρυξης.

Με τις διατάξεις της παρ. 2 τίθεται ως δυνητικό κριτήριο ποιοτικής επιλογής η ύπαρξη τουλάχιστον πέντε τοις εκατό (5%) αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή υβριδικών οχημάτων ρύπων έως 50 γρ. CO₂ επί του συνόλου του στόλου οικονομικών φορέων που συμμετέχουν

σε διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί στόλο οχημάτων. Περαιτέρω, τίθεται ως υποχρεωτικό κριτήριο ποιοτικής επιλογής ο στόλος των οχημάτων να περιέχει τουλάχιστον ένα αμιγώς ηλεκτρικό όχημα. Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, έχουν την ευχέρεια στην πρώτη περίπτωση και την υποχρέωση στη δεύτερη περίπτωση να συμπεριλάβουν τα ανωτέρω κριτήρια ποιοτικής επιλογής υποψηφίων (α' φάση) στις διακηρύξεις των αντίστοιχων διαδικασιών ανάθεσης.

Οι προτεινόμενες διατάξεις δεν εφαρμόζονται στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, οι οποίες έχουν εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων της παρ. 1 του άρθρου 118 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και της παρ. 1 του άρθρου 328 του ν. 4412/2016 κατά περίπτωση (για τον κλασικό δημόσιο τομέα και τους εξαιρούμενους τομείς), ούτε στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, η έναρξη των οποίων λαμβάνει χώρα, σύμφωνα με τα άρθρα 61 και 290 του ν. 4412/2016, πριν τις 2.8.2021.

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

Επί του άρθρου 40

Με το άρθρο 40 συστήνεται Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, το οποίο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας, για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του παρόντος και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, σύμφωνα με τις εθνικές και ενωσιακές πολιτικές.

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

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

πολιτική, για έργα και δράσεις προώθησης νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την αξιολόγηση της πορείας εφαρμογής των τοπικών Σ.Φ.Η.Ο., τη διατύπωση προτάσεων και λύσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των διοικητικών δυσχερειών, αλλά και την εισήγηση για την επιβολή προστίμων στο πλαίσιο των κείμενων διατάξεων.

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

Επί του άρθρου 41

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

Επί του άρθρου 42

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

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

τεκμηριώνονται επιστημονικά προτάσεις για τη διαμόρφωση και υλοποίηση του οικείου πλαισίου.

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

Επί του άρθρου 43

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

Επί του άρθρου 44

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

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

καθώς και λοιπές δράσεις που σκοπό έχουν να μεταβάλουν την τεχνολογική διάρθρωση και το μείγμα καυσίμων στον εν λόγω τομέα για τη μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση συναρμόδιο Υπουργό για την έκδοση αποφάσεων, με τις οποίες δύνανται να προκηρύσσουν κάθε είδους δράσεις και προγράμματα με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης εντός της ελληνικής επικράτειας. Συγκεκριμένα, με τις αποφάσεις αυτές θα καθορίζονται κίνητρα με τη μορφή απόδοσης ποσών με σκοπό τη διευκόλυνση της αγοράς φορτιστών Η/Ο και της αγοράς ή μίσθωσης όλων των κατηγοριών και τύπων οχημάτων αμιγώς ηλεκτρικών ή υβριδικών ηλεκτρικών εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., όπως δικύκλων, τρικύκλων και ηλεκτρικών ποδηλάτων, καθώς και Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ και οχημάτων μικτού βάρους έως 3,5 τόνων, αλλά και οποιασδήποτε άλλης κατηγορίας οριστεί με τις αποφάσεις αυτές. Με τις αποφάσεις θα καθορίζονται επίσης οι όροι, προϋποθέσεις, η διάρκεια της δράσης, οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, ο τρόπος απόδοσης και καταβολής των οικονομικών κινήτρων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους.

Με τις ίδιες αποφάσεις δύνανται να διαμορφώνεται, επιπλέον, το πλαίσιο παροχής οικονομικών κινήτρων για την αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή με υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ, προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο συμμετοχής των Η/Ο στο σύνολο του στόλου των Ε.Δ.Χ- ΤΑΞΙ, τα οποία έχουν ιδιαίτερα υψηλό μέσο όρο ηλικίας, με συνακόλουθη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στον τομέα των επιβατικών οδικών μεταφορών.

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

Με τις διατάξεις της παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης για την έκδοση του ειδικού σήματος του άρθρου 3, με το οποίο τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα

δικαιούνται από 1.1.2021 και για διάστημα δύο ετών, δωρεάν στάθμευση σε θέσεις στάθμευσης προορισμένες για κατοίκους και σε ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης εντός όλης της ελληνικής επικρατείας. Με την απόφαση αυτή θα ρυθμίζεται η διαδικασία εφοδιασμού των δικαιούχων με το ειδικό σήμα, οι τεχνικές προδιαγραφές του σήματος και της ηλεκτρονικής εφαρμογής μέσω της οποίας θα υποβάλλεται η σχετική αίτηση και κάθε τεχνικό ή ειδικότερο θέμα σχετικά με την έκδοση, παραλαβή και λειτουργία του ειδικού σήματος.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, με κοινή τους απόφαση να εξειδικεύουν τον τρόπο και τη διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσης του περιβαλλοντικού τέλους του άρθρου 5, να καθορίζουν τους φορείς διαχείρισης και τον τρόπο διάθεσης των εσόδων, τις υποχρεώσεις των φορέων της αγοράς και των καταναλωτών, τους ελέγχους, τις επιβαλλόμενες κυρώσεις και τη διαδικασία αξιολόγησης των μέτρων, και κάθε άλλο ζήτημα προς τον σκοπό εφαρμογής των συγκεκριμένων διατάξεων.

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

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

Με την παρ. 6 προβλέπεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία θα μπορούν να επανακαθορίζονται τα στατικά, δυναμικά και απολογιστικά/λειτουργικά

δεδομένα κατά το άρθρο 14 που θα αποστέλλονται στο Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης, καθιστώντας το Μ.Υ.Φ.Α.Η. περισσότερο λειτουργικό και ευέλικτο στις νέες απαιτήσεις, αλλά και να επανακαθορίζονται τα δικαιώματα πρόσβασης σε αυτό για εποπτικούς και στατιστικούς λόγους. Η εξουσιοδότηση καταλαμβάνει επίσης και θέματα σχετικά με τη διαχείριση και αποστολή των δεδομένων, που αφορούν στη λειτουργία των φορέων της αγοράς και στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, καθώς και ζητήματα σχετικά με τα δικαιώματα πρόσβασης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. των ενδιαφερομένων μερών.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις της παρ. 7 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, σε περίπτωση που κριθεί απαραίτητο, να προβλέψουν μέτρα και δράσεις για την ενίσχυση της επάρκειας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, τη διάρκεια αυτών, τις διαδικασίες υλοποίησης των μέτρων και ολοκλήρωσης αυτών, τους όρους, προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους, στο πλαίσιο της παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας του μοντέλου ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης σύμφωνα με το άρθρο 16.

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

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

Με τις διατάξεις της παρ. 10 δίνεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών να καθορίσουν

περαιτέρω τους όρους και τις προϋποθέσεις επέκτασης των υφιστάμενων συνεργειών, να ορίσουν την εσωτερική διάταξη του χώρου και τον μηχανολογικό εξοπλισμό, καθώς και τις αποστάσεις ασφαλείας που απαιτούνται, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης.

Με τις διατάξεις της παρ. 11 δίνεται εξουσιοδότηση για έκδοση διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών για την επέκταση του αντικείμενου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των μηχανοτεχνιτών, ηλεκτροτεχνιτών, διπλωματούχων μηχανικών οχημάτων και τεχνολόγων μηχανικών οχημάτων, προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής τάσης.

Με την παρ. 12 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση απόφασης, με την οποία θα καθορίζονται ο τρόπος, η διαδικασία και η πιστοποίηση διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των ηλεκτροκίνητων οχημάτων (περιοδικού, έκτακτου, εκούσιου ελέγχου) στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ).

Τέλος, με τις διατάξεις της παρ. 13 παρέχεται εξουσιοδότηση, ώστε με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, να εξειδικεύονται όλα τα μέτρα, οι όροι και το ακολουθούμενο πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο, ηλεκτρικών στηλών κ.λπ. αλλά και να ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 32 για τη διαχείριση των μπαταριών των Η/Ο, σύμφωνα με την ανάγκη προσαρμογής σε νέες ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές για τη διαχείριση αποβλήτων και τη κυκλική οικονομία.

Επί του άρθρου 45

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

Επί του άρθρου 46

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

Επί του άρθρου 47

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

Αθήνα, 10.7.2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ