

Έως 5.500 ευρώ η επιδότηση για ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Φορτιστές έως το τέλος του 2021 στις εθνικές οδούς

2020/06/05 17:15 στην κατηγορία MMM

Τους βασικούς άξονες του νομοσχεδίου για την ηλεκτροκίνηση (που θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση τις επόμενες ημέρες και θα κατατεθεί στη Βουλή τον Ιούλιο) παρουσίασαν σήμερα οι υπουργοί Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, κ. κ. Κωστής Χατζηδάκης και Κώστας Αχ. Καραμανλής σε συνέντευξη τύπου.

Παρουσιάστηκε το πλαίσιο επιδοτήσεων για **ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δίκυκλα και ποδήλατα** (για τις οποίες έχει προβλεφθεί κονδύλι 100 εκατ. ευρώ έως το 2021), των φορολογικών κινήτρων για τη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων (με έμφαση στα ταξί και τους εταιρικούς στόλους), καθώς τα αναπτυξιακά κίνητρα για προσέλκυση παραγωγικών επενδύσεων στην «αλυσίδα της ηλεκτροκίνησης» (κατασκευή μπαταριών, φορτιστών κλπ.) στις λιγνιτικές περιοχές της Μεγαλόπολης και της Δυτικής Μακεδονίας.

Η συνέντευξη τύπου ακολούθησε την [παρουσίαση από τον πρωθυπουργό κ. Κυριάκο Μητσοτάκη του Σχεδίου Μετάβασης στην Ηλεκτροκίνηση](#) το πρωί στην Τεχνόπολη και την υπογραφή της Πράσινης Συμφωνίας για την Ηλεκτροκίνηση από την κυβέρνηση και 18 ακόμα εμπλεκόμενους φορείς.

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του Κωστή Χατζηδάκη

Περνώντας στην ηλεκτροκίνηση, ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας τόνισε ότι «για εμάς δεν είναι απλά ένα πακέτο απόσυρσης παλαιών οχημάτων, αλλά ένας νέος τρόπος μετακινήσεων, για τον οποίο θα υπάρχει οικολογικό μπόνους, ένα «πακέτο» 100 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2020-2021 που δίνεται μέσω του Ταμείου Ρύπων. Αυτό είναι μόνο η αρχή. Θα ακολουθήσουν αντίστοιχα τέτοια πακέτα και τα επόμενα χρόνια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις πρόσφατες ανακοινώσεις της για το Ταμείο Ανάκαμψης αγκαλιάζει την ηλεκτροκίνηση και προβλέπει τη χρηματοδότηση 1 εκατ. φορτιστών

σε ολόκληρη την Ευρώπη. Επομένως, προσδοκούμε βασίμως χρηματοδότηση και από ευρωπαϊκούς πόρους για την συνέχιση αυτής της προσπάθειας».

Οι επιδοτήσεις σε ΙΧ, ταξί, δίκυκλα και ηλεκτρικά ποδήλατα

Όσον αφορά στις επιδοτήσεις, ο κ. Χατζηδάκης ανακοίνωσε κίνητρα για ΙΧ, ταξί, δίκυκλα και ηλεκτρικά ποδήλατα, αναδεικνύοντας την οριζόντια προσέγγιση της κυβέρνησης για το θέμα της ηλεκτροκίνησης.

Συγκεκριμένα, όπως είπε, «**τα κίνητρα για τα Ι.Χ. είναι ένα ποσό που θα φτάνει μέχρι τις 5.500 ευρώ** και θα είναι περίπου στο 15% της λιανικής τιμής του αυτοκινήτου προ φόρων. Προβλέπεται χωριστή ενίσχυση έως 400 ευρώ, εάν κάποιος θέλει να αγοράσει φορτιστή, άρα 6.000 ευρώ αθροιστικά».

Για τα **σκούτερ (δίκυκλα)**, η ενίσχυση θα φτάνει στο 20% της λιανικής τιμής προ φόρων, με «πλαφόν» τα 800 ευρώ.

Για τα **ηλεκτρικά ποδήλατα**, η ενίσχυση είναι σημαντικότερη σηματοδοτώντας το ουσιαστικό άνοιγμα στους ποδηλάτες και τους ποδηλατοδρόμους. Θα φτάνει το 40%, με «οροφή» πάλι τα 800 ευρώ, μια σημαντική στήριξη, εάν ληφθεί υπόψη ότι ένα ηλεκτρικό ποδήλατο σήμερα κάνει 1.700-1.800 ευρώ.

Προβλέπεται επίσης **μπόνους απόσυρσης 1.000 ευρώ για την απόσυρση παλαιού συμβατικού αυτοκινήτου** και 400 ευρώ για την απόσυρση δικύκλου.

Για το θέμα των φορολογικών κινήτρων, ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας επεσήμανε ότι ήδη στο φορολογικό νόμο του υπουργείου του 2019 υπάρχει μια πρώτη δέσμη κινήτρων για την ηλεκτροκίνηση, που προφανώς εξακολουθούν να ισχύουν και εμπλουτίζονται με καινούρια, με έμφαση κυρίως στις εταιρείες, για να αγοράσουν αυτοκίνητα για τους υπαλλήλους τους.

«Εκεί έχεις μια κρίσιμη μάζα, καθώς όταν απευθύνεσαι σε εταιρίες οι οποίες θα πάρουν 10-20 εταιρικά αυτοκίνητα αμέσως δημιουργείς αγορά».

Τόνισε επίσης ότι το ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν θα προστίθεται στα τεκμήρια του ιδιώτη και ότι «Με τον συνδυασμό του οικολογικού μπόνους και των φορολογικών κινήτρων θα έχουμε μια έκπτωση στην τιμή του ηλεκτρικού αυτοκινήτου της τάξεως του 25%.

Φορτιστές έως το τέλος του 2021 στις εθνικές οδούς

Πέραν των οικονομικών – φορολογικών κινήτρων, ο υπουργός Περιβάλλοντος αναφέρθηκε στις προβλέψεις του νομοσχεδίου για την εγκατάσταση φορτιστών, δίνοντας το σχετικό χρονοδιάγραμμα τόσο για το Εθνικό οδικό δίκτυο, όσο και για τους Δήμους, ενώ αποσαφήνισε και τι θα ισχύει για τους «οικιακούς» φορτιστές σε

νέες και παλαιές κατοικίες.

«Δίνουμε προτεραιότητα στα κεντρικά σημεία, δηλαδή πλατείες, λιμάνια, αεροδρόμια. Μέχρι το τέλος του 2021 οι εθνικές οδοί, οι βασικοί οδικοί άξονες της χώρας θα έχουν καλυφθεί πλήρως από φορτιστές για ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Μέχρι τον Μάρτιο του 2021 οι δήμοι υποχρεούνται να χωροθετήσουν εντός των ορίων της ευθύνης τους τα σημεία για τους φορτιστές. Οι εταιρίες εισαγωγής αυτοκίνητων δεσμεύονται να λειτουργήσουν άμεσα 1200 σημεία εξυπηρέτησης, δηλαδή φορτιστές.

Και παράλληλα, δεσμεύονται έως το τέλος του έτους να έχουν εκπαιδέσει το προσωπικό τους στα εξουσιοδοτημένα συνεργεία από αυτές, έτσι ώστε το 70% των εξουσιοδοτημένων συνεργείων των εταιριών να έχει κάλυψη για αυτούς που θέλουν να πάνε το ηλεκτρικό τους αυτοκίνητο.

Παράλληλα, προβλέπουμε ότι στα νέα κτίρια τα οποία θα κατασκευάζονται θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για να εγκατασταθούν φορτιστές για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Για τα παλιά σπίτια θα ισχύσουν οι ρυθμίσεις που ισχύουν για το φυσικό αέριο, δηλαδή δεν θα χρειάζεται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της πολυκατοικίας».

Αναπτυξιακά κίνητρα αποκλειστικά για τις λιγνιτικές περιοχές

Με στόχο την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας και δη στις περιοχές που θα απεξαρτηθούν από τον ρυπογόνο λιγνίτη, ο κ. Χατζηδάκης αναφέρθηκε στα αναπτυξιακά κίνητρα μέσω εκπτώσεων φόρου, επιδοτήσεων και μείωσης εργοδοτικών εισφορών για τις επιχειρήσεις που θα παράγουν φορτιστές και μπαταρίες για τα ηλεκτρικά οχήματα.

«Οι επιδοτήσεις αυτές, οι εκπτώσεις αυτές, τα κίνητρα που δίνουμε, για την εγκατάσταση τέτοιων εταιριών θα αφορούν αποκλειστικά τις λιγνιτικές περιοχές, δηλαδή τη Δυτική Μακεδονία και τη Μεγαλόπολη.

Θα υπάρχει μειωμένος φορολογικός συντελεστής κατά 5% και για 5 κερδοφόρες χρήσεις, δηλαδή αντί για 24%, 19%. Θα υπάρχουν επίσης αυξημένοι συντελεστές απόσβεσης παγίων, δίνοντας τη δυνατότητα της απόσβεσης σε μόλις 3 χρόνια από την έναρξη της λειτουργίας της μονάδας. Θα μειωθούν οι εργοδοτικές εισφορές που θα καταβάλλονται για κάθε νέα θέση εργασίας που θα δημιουργείται.

Επιπλέον θα προβλέπεται και φορολογική απόσβεση δαπάνης κεφαλαίου επένδυσης, που σημαίνει ότι η κεφαλαιουχική δαπάνη και τα πάγια στοιχεία ενεργητικού της παραγωγικής μονάδας αφαιρείται από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης προσαυξημένα κατά 15%.

Και έχουμε μείωση παράλληλα του φορολογητέου εισοδήματος με αυτό τον τρόπο. Και επίσης παρέχεται προτεραιότητα διεκπεραίωσης των διαδικασιών για την έκδοση των απαιτούμενων αδειών για τη λειτουργία της μονάδας, επιταχύνοντας έτσι την έναρξη της παραγωγικής διαδικασίας. Άρα, έχουμε προστιθέμενη αξία και στην ελληνική οικονομία».

Απαγόρευση εισαγωγής για τα οχήματα Euro 1,2,3 - Περιβαλλοντικό Τέλος για τα Euro 4

Ο κ. Χατζηδάκης απέρριψε κατηγορηματικά το ενδεχόμενο αυξηθούν τα τέλη κυκλοφορίας στα πάρα πολύ παλαιά αυτοκίνητα και προανήγγειλε παράλληλα την απαγόρευση εισαγωγής των πολύ παλαιών - και πολύ ρυπογόνων - μεταχειρισμένων οχημάτων.

«Η απαγόρευση θα είναι για την εισαγωγή στη χώρα των Euro 1, Euro 2 και Euro 3 αυτοκινήτων, δηλαδή για τα παμπάλαια αυτοκίνητα.

Η Ελλάδα δεν μπορεί να είναι νεκροταφείο αυτοκινήτων της Ευρώπης.

Δεύτερον, θα επιβληθεί ένα περιβαλλοντικό τέλος στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα Euro 4, δηλαδή στα αυτοκίνητα που είναι δεκαετίας-δωδεκαετίας και πάνω της κλίμακας των 4.000 ευρώ.

Για να ωθήσουμε τους πολίτες είτε σε πιο καινούρια μεταχειρισμένα είτε σε μη εισαγόμενα μεταχειρισμένα, τα οποία λόγω του αθέμιτου τρόπου με τον οποίο λειτουργούσε η αγορά «σκοτώνονταν» μέχρι σήμερα στις τιμές, με αποτέλεσμα και ο κάτοχος μέχρι σήμερα ενός σχετικά νέου μεταχειρισμένου να έχει απίστευτα χαμηλή πώλησης.

Όλα αυτά τα μέτρα και για την απαγόρευση της εισαγωγής Euro 1, Euro 2, Euro 3 και για το περιβαλλοντικό τέλος για τα παλιά μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προφανώς έχουν ένα περιβαλλοντικό πρόσημο. Θέλουμε να έχουμε καλύτερη ποιότητα ζωής και προστασία του περιβάλλοντος».

Προς επίρρωση της ανάγκης απαγόρευσης εισαγωγής των πολύ παλαιών οχημάτων, ο κ. Χατζηδάκης αναφέρθηκε στα στοιχεία ρύπανσης της ατμόσφαιρας πριν και μετά την καραντίνα λόγω κορωνοϊού.

Είπε χαρακτηριστικά ότι και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη τα στοιχεία για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και τα μικροσωματίδια, «έδειξαν» ότι με το lockdown ίσα που έφθασαν οι δύο μεγαλουπόλεις τα κοινοτικά όρια.

«Χωρίς το lockdown είμαστε πάνω 100%, είμαστε στο διπλάσιο και ακόμα παραπάνω. Επομένως, αντιλαμβάνεστε ότι ως Υπουργείο Περιβάλλοντος δεν μπορούμε να

μείνουμε απαθείς απέναντι σε αυτό το φαινόμενο», κατέληξε.

Η εικόνα ίσως περιέχει: 5 άτομα, εσωτερικός χώρος

Image not found or type unknown

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του Κώστα Καραμανλή

“Η ηλεκτροκίνηση είναι το αύριο. Και σε αυτό το αύριο θέλουμε να προχωρήσουμε με σχέδιο και πρόγραμμα”, τόνισε, από την πλευρά του, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστας Καραμανλής.

Ο κ. Καραμανλής επισήμανε ότι: “Διεθνώς στον τομέα των μεταφορών αποδίδεται περίπου το 1/3 της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το 30% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο ευρύτερος ευρωπαϊκός στόχος είναι μέχρι το 2050 ο τομέας των μεταφορών να μειώσει τις εκπομπές κατά 60% και η κυκλοφορία στις πόλεις να γίνεται αποκλειστικά με μη συμβατικά οχήματα.”

Προσέθεσε ότι επομένως η προώθηση της ηλεκτροκίνησης σε όλη τη χώρα εξυπηρετεί τους στόχους αυτούς, αφού συνεισφέρει σημαντικά στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Υπενθύμισε ότι στη χώρα μας κυκλοφορούν **λιγότερα από 1.000 ηλεκτροκίνητα οχήματα**, δηλαδή ένα πολύ μικρό ποσοστό, την ώρα που σε άλλες χώρες της ΕΕ τα αντίστοιχα ποσοστά κυμαίνονται σε 4% -5%, σε ορισμένες περιπτώσεις όπως στην Ολλανδία ξεπέρασαν το 10%, και ειδικά στη Νορβηγία προσεγγίζουν το 50%.

Ο κ. Καραμανλής συνοψισε τους τέσσερις άξονες του ολοκληρωμένου σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση:

Πρώτον, ανανέωση του γερασμένου στόλου των αυτοκινήτων

Σημείωσε ότι: “Σήμερα έχουμε έναν από τους πιο γερασμένους στόλους αυτοκινήτων της Ευρώπης. Έχουμε θέσει, όμως, έναν φιλόδοξο αλλά εφικτό στόχο: Σε 10 χρόνια από σήμερα, το 2030, ένα στα τρία αυτοκίνητα που θα τίθενται σε κυκλοφορία να είναι ηλεκτρικά. Και το σχέδιό μας καλύπτει κάθε κατηγορία ΙΧ. Όπως θα δείτε, δίνουμε σοβαρά κίνητρα για την αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών οχημάτων. Και για τα αυτοκίνητα και για τα δίκυκλα”.

Όσον αφορά στα επαγγελματικά οχήματα, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών σημείωσε ότι: “Αντίστοιχα κίνητρα δίνουμε και για τα φορτηγά, αλλά και για την ανανέωση με ηλεκτρικά οχήματα του στόλου των εταιρειών.”

Επιδότηση μέχρι και 8.000 ευρώ στα ηλεκτροκίνητα ΤΑΞΙ

Ανέφερε επίσης ότι στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η παροχή κινήτρων για την αντικατάσταση των ΤΑΞΙ, με επιδότηση που μπορεί να φτάσει μέχρι και τις 8.000 ευρώ.

Ο κ. Καραμανλής τόνισε ότι στο διαγωνισμό που ετοιμάζεται για τα νέα λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, μεγάλο μέρος προβλέπεται να είναι ηλεκτροκίνητα.

Μάλιστα από τον επόμενο μήνα, από Ιούλιο ως Οκτώβριο, θα κυκλοφορήσουν δοκιμαστικά δυο ηλεκτροκίνητα λεωφορεία στο κέντρο της Αθήνας. “Θα είναι διαφορετικής κατασκευής, ένα από την Ευρώπη και ένα από την Κίνα, και θέλουμε να τεστάρουμε ποιο από τα δύο ταιριάζει καλύτερα στις ανάγκες της πόλης”, εξήγησε.

Δεύτερος άξονας, υποδομές για εύκολη φόρτιση

Γιατί, όπως υπογράμμισε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, είναι αυτονόητο πως ηλεκτροκίνηση χωρίς εύκολη φόρτιση δεν γίνεται!

“Στόχος μας είναι, λοιπόν, η δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου για την ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης. Τα σημεία αυτά θα βρίσκονται σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας, αλλά και σε ιδιωτικούς και κοινόχρηστους χώρους”, πρόσθεσε ο κ. Καραμανλής και σημείωσε ότι ειδικά για την εξυπηρέτηση των ταξί,

προβλέπεται να δημιουργηθούν πιάτσες αποκλειστικής χρήσης από ηλεκτροκίνητα ταξί, με τις απαιτούμενες υποδομές φόρτισης.

Τρίτος άξονας, λεπτομερής παρακολούθηση της Αγοράς Ηλεκτροκίνησης.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα λειτουργεί Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης, όπου θα καταγράφονται όλες οι υποδομές επαναφόρτισης και οι σχετικοί φορείς.

Το Μητρώο θα παρέχει στους χρήστες των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, στοιχεία όπως π.χ. τη διαθεσιμότητα των σημείων, την τρέχουσα κατάστασή τους (αν είναι ελεύθερο ή κατειλημμένο), καθώς και την τιμή και τον τρόπο πληρωμής, εξήγησε ο κ. Καραμανλής.

Και τέταρτον, προετοιμασία των Μεταφορών για τη νέα εποχή

“Για να μπούμε πραγματικά ως χώρα στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, αναγκαία προϋπόθεση είναι να εκσυγχρονιστούν και οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους χρήστες”, σχολίασε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και πρόσθεσε:

“Με το νομοσχέδιο ρυθμίζεται, λοιπόν, και η αδειοδότηση και λειτουργία συνεργείων επισκευής και συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και τα απαιτούμενα προσόντα για την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος τεχνίτη ηλεκτρικών οχημάτων. Και επίσης, διαμορφώνουμε το κατάλληλο πλαίσιο για την ταξινόμηση των ηλεκτρικών οχημάτων κάθε τύπου.”

Ο κ.Καραμανλής ευχαρίστησε τον οικοδεσπότη της παρουσίασης, κ.Χατζηδάκη, καθώς και τον υφυπουργό κ. Κεφαλογιάννη και το Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κ. Νίκο Σταθόπουλο, αλλά και τη Γενική Γραμματέα Ενέργειας, κ. Αλεξάνδρα Σδούκου.

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του Γιάννη Κεφαλογιάννη

Από την πλευρά του ο κ. Κεφαλογιάννης σημείωσε ότι: “Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης είναι ένα σύνθετο εγχείρημα, στο βαθμό που δεν εξαντλείται μόνο στην υποστήριξη της αγοράς ενός ηλεκτρικού οχήματος αλλά παρεμβαίνει κυρίως στην υποστήριξη της χρήσης του οχήματος, σε όλο τον κύκλο ζωής του, από τον πολίτη ή τον επαγγελματία.”

Εξήγησε ότι με αυτό το σκεπτικό εργάστηκε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της Διυπουργικής Επιτροπής, έχοντας βέβαια πάντα υπόψη ότι η χώρα μας έχει αναλάβει συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τη μείωση της εκπομπής ρύπων στον τομέα των μεταφορών και έχει δεσμευτεί για τη μετάβαση σε ένα νέο μοντέλο

βιώσιμης κινητικότητας, πυλώνας του οποίου προφανώς είναι η ηλεκτροκίνηση.

Ως παράδειγμα αυτής της ολιστικής προσέγγισης έφερε την ανανέωση του γηρασμένου στόλου των ΤΑΞΙ.

“Προφανώς απαιτούνται οικονομικά κίνητρα για την αντικατάστασή τους. Αλλά πως θα εκπληρώσουμε τις ευρωπαϊκές μας δεσμεύσεις για μια κινητικότητα χαμηλών ρύπων αν δεν θεσπίσουμε παράλληλα την απόσυρση των παλαιών ΤΑΞΙ και την παράδοση τους σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης;

Πόση αξία θα είχε η επιδότηση της αγοράς ΤΑΞΙ, χωρίς πιάτσες με τις απαιτούμενες υποδομές φόρτισης, οι οποίες θα λειτουργούν είτε αυτόνομα ή εντός των ήδη υπάρχοντων, με ειδικά καθορισμένες θέσεις;

Πόσο εύκολη θα είναι η χρήση ενός ηλεκτρικού οχήματος αν οι ΟΤΑ δεν μεριμνήσουν ως μέρος των ΣΒΑΚ για την τοποθέτηση και λειτουργία επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης;”, διερωτήθηκε ρητορικά ο κ. Κεφαλογιάννης.

Ο Υφυπουργός Μεταφορών σημείωσε επομένως ότι προτεραιότητα το επόμενο διάστημα είναι η αδειοδότηση ενός επαρκούς δικτύου υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του οδικού δικτύου της Ελλάδος καθώς και σε ιδιωτικούς, δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους στάθμευσης, μέσα από μια απλή, ελάχιστα γραφειοκρατική διαδικασία.

“Εξίσου μεγάλη αξία έχει όμως την ύπαρξη αυτού του δικτύου να τη γνωρίζει ο χρήστης. Και μάλιστα όχι στατικά αλλά δυναμικά” υπογράμμισε και εξήγησε ότι αυτό το στόχο υπηρετεί το Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης, που αναπτύσσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

“Το Μητρώο θα είναι διαλειτουργικό πανευρωπαϊκά και θα παρέχει δυναμικά στοιχεία στους χρήστες των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως τη διαθεσιμότητα των σημείων, την τρέχουσα κατάστασή τους (ελεύθερο/κατειλημμένο), καθώς και δεδομένα που αφορούν στην τιμή επί τούτω φόρτισης, καθώς τον τρόπο τιμολόγησης και πληρωμής” ανέφερε και πρόσθεσε:

“Με αυτόν τον τρόπο θα έχουμε μια κεντρική ηλεκτρονική βάση δεδομένων, στην οποία θα συλλέγονται δεδομένα από τους φορείς και θα αποστέλλονται στους χρήστες σε πραγματικό χρόνο, θα αναγνωρίζονται οι φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης και θα εποπτεύεται η ομαλή λειτουργία των υποδομών φόρτισης.”

Καθώς δε απαιτείται και η υποστήριξη και εξυπηρέτηση των χρηστών μετά την πώληση, εννοώντας την επισκευή και συντήρηση των ηλεκτρικών οχημάτων, το θεσμικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα θα ρυθμίζει την αδειοδότηση και λειτουργία συνεργείων επισκευής και συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων, τα

απαιτούμενα προσόντα για την κατοχή άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος τεχνίτη ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και το είδος του τεχνικού περιοδικού ελέγχου τους από τα ΚΤΕΟ.

Οι στόχοι για “καθαρά” λεωφορεία

Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση θα ενσωματώσει στο εθνικό μας δίκαιο όλες τις πρόσφατες αποφάσεις που έχουν ληφθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Ειδικότερα από 2 Αυγούστου 2021 το 33% των προμηθειών λεωφορείων θα πρέπει να είναι «καθαρά», δηλαδή μηδενικών ή μειωμένων ρύπων, ενώ από 1η Ιανουαρίου 2026-το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 47%.

Προς εκπλήρωση αυτού του στόχου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχει δεσμευτεί για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μέσω διεθνούς διαγωνισμού που θα προκηρυχθεί το επόμενο διάστημα.