

Θέματα για παρέμβαση ΕΣΑΗ στο πλαίσιο της διαβούλευσης του σχεδίου νόμου για την Ηλεκτροκίνηση, Ιούλιος 2020

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Ανεξάρτητων Εταιρειών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ) επιθυμεί να καταθέσει τις εξής παρατηρήσεις και προτάσεις όσον αφορά το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου για την «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης»

Γενικές παρατηρήσεις:

Ο νόμος για το αποτελεσματικό άνοιγμα της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, οφείλει - όπως συναφώς προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 12 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Ένωσης- να επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεως παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε σημείο επαναφόρτισης, με άλλους προμηθευτές, πέραν του προμηθευτή του νοικοκυριού ή των χώρων όπου ευρίσκονται τα σημεία επαναφόρτισης.

Ο ν. 4643/2019 στην παρ. 2 του Άρθρου 27 όρισε τη δυνατότητα ο ΦΕΥΦΗΟ να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής. Είναι απαραίτητο στο πλαίσιο Υπουργικής Απόφασης να οριστούν με σαφήνεια τα κριτήρια τα οποία καθορίζουν την υποχρέωση σύναψης σύμβασης σύνδεσης, καθώς και την απόφαση σύναψης συμβάσεως παροχής ηλεκτρικής ενέργειας με περισσότερους από έναν προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας.

Ο νόμος θα πρέπει να περιλαμβάνει διάταξη για υποχρέωση του Διαχειριστή του Δικτύου να αναπτύσσει/ενισχύει το δίκτυο για την καλύτερη και ταχύτερη ενσωμάτωση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στο δίκτυο, σύμφωνα με το ΕΣΕΚ, το Εθνικό Σχέδιο Ηλεκτροκίνησης και της διάφορες εισηγήσεις του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης.

Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει για τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο την εγκατάσταση κατάλληλων συστημάτων μέτρησης καταγραφής και κοινοποίησης των δεδομένων αυτών, στα οποία να συμπεριλαμβάνονται και ευφυή συστήματα μέτρησης για τη βέλτιστη διαχείριση των δεδομένων αυτών.

Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει χρονοδιαγράμματα για την έκδοση των ΥΑ και των ΚΥΑ που αναφέρονται σε αυτόν. Προτείνουμε η έκδοση των απαραίτητων ΥΑ και ΚΥΑ να γίνεται εντός διαστήματος δύο (2) μηνών.

Άρθρο 2

(α) Σαφής διατύπωση ότι στα Η/Ο περιλαμβάνονται και τα ηλεκτρικά πατίνια.

(στ) Προτείνουμε την προσθήκη «συμπεριλαμβανομένης της ad hoc τιμολόγησης», καθόσον οι υπηρεσίες αυτές τιμολογούνται από τον ΦΕΥΦΗΟ.

(η) Προτείνουμε τον ακριβέστερο ορισμό: «και λαμβάνει υπηρεσίες επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης»

Άρθρο 3

Η σχετική Υπουργική Απόφαση θα πρέπει να περιλαμβάνει σαφή και άμεσα οικονομικά κίνητρα για την αγορά των Η/Ο και την εγκατάσταση των σημείων φόρτισης των Η/Ο, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2.

Άρθρο 4

Παρ. 2: Θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν αυτές οι τιμές ορίζονται από τον Δήμο ή μέσω κάποιας άλλης συμφωνίας. Πρέπει επίσης να διευκρινιστεί εάν οι τιμές θα είναι κοινές ή θα εξαρτώνται και από άλλους παράγοντες, όπως η θέση.

Παρ. : – Να διευκρινιστεί εάν το το σχετικό σήμα δίνεται εφάπαξ, ποια θα είναι η διαδικασία αντικατάστασής του και εάν θα πληρώνει κάποιο τέλος ο χρήστης.

Άρθρο 6

Ανάλογα κίνητρα θα πρέπει να δοθούν και στις λοιπές επιχειρήσεις που δεν παράγουν ηλεκτρικά οχήματα, αλλά συμμετέχουν στην αγορά της ηλεκτροκίνησης.

Άρθρο 9

Στην παρ. 2 η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. περιορίζεται στις 40.000 Ευρώ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα να υπάρχει όφελος και για Η/Ο αυτοκίνητα αξίας άνω των 40.000 Ευρώ, εάν αυτό οδηγεί σε δημοσιονομικό όφελος σε σχέση με την αγορά του αντίστοιχου συμβατικού μοντέλου.

Άρθρο 10

Παρ. 2γ: – Να διευκρινισθεί εάν η επιδότηση/έκπτωση δίνεται και για το κόστος των απαιτούμενων καλωδιώσεων/υποδομών που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία των φορτιστών Η/Ο.

Άρθρο 13

- Παρ 1: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί η ανάληψη της εκμετάλλευσης των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να διαρκέσει έως ένα έτος από την εγκατάσταση αυτών. Θεωρούμε ότι αυτό δημιουργεί προβλήματα στο άνοιγμα της αγοράς, καθώς η υποχρέωση ενημέρωσης του Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης σχετικά με τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης ανήκει στους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης στους οποίους δεν ανήκει ο κύριος των υποδομών. Συνεπώς προτείνουμε την τροποποίηση της διάταξης, ώστε η ανάληψη της εκμετάλλευσης των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. να πραγματοποιείται εντός ενός **μήνα** από την εγκατάσταση αυτών.
- Επίσης, οι ΦΕΥΦΗΟ υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες όχι μόνο για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης, αλλά και για την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο εφόσον ο τελικός χρήστης τιμολογείται από τον ΦΕΥΦΗΟ (ad hoc φόρτιση)
- Παρ 10 του άρ. 134Β Ν 4001/2011 όπως εισάγεται με την παρ 4 του αρ 13 του νομοσχεδίου: Κατανοούμε ότι ο ΦΕΥΦΗΟ μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΔΔΗΕ τη σύνδεση με το δίκτυο διανομής. Θα πρέπει να γίνει σαφές σύμφωνα με ποια κριτήρια καθορίζεται η δυνατότητα σύναψης σύμβασης. Επίσης, θα πρέπει να προβλέπεται κάποιος κανόνας σχετικά με την υλοποίηση των αιτήσεων για σύνδεση. Π.χ. η χρονική προτεραιότητα των αιτήσεων; Επιπροσθέτως, δημιουργείται το ερώτημα πώς θα ελέγχεται ο ΔΕΔΔΗΕ για την ίση μεταχείριση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά ηλεκτροκίνησης ιδίως σχετικά με η σύνδεση στο δίκτυο.

- Παρ. 4: Είναι πολύ σημαντικό στη σχετική Υπουργική Απόφαση να διακρίνονται οι εποπτικές αρμοδιότητες του ΥΠΕΝ από αυτές της ΡΑΕ. Αν υπάρχουν αμφίσημες διατυπώσεις θα δημιουργηθεί σύγχυση στην αγορά.
- Παρ. 5: Θα πρέπει σε σχετική Υπουργική Απόφαση να δοθεί ανάλυση σχετικά με το ποιο πρόστιμο αντιστοιχεί σε τι είδους παράβαση, τουλάχιστον με διαβάθμιση ανά 5.000 Ευρώ (έως 5.000, έως 10.000, κλπ) .

Άρθρο 14

- Παρ. 2: – Πρέπει να διευκρινισθεί εάν η εγγραφή γίνεται ανεξάρτητα από το καθεστώς ιδιοκτησίας. Για παράδειγμα, αν ένας σταθμός φόρτισης έχει τοποθετηθεί έξω από ένα super-market και ανήκει στον ιδιοκτήτη του super-market, αλλά μπορεί και ο οποιοσδήποτε χρήστης Η/Ο να τον χρησιμοποιήσει για τη φόρτιση του οχήματός του, δημιουργείται το ερώτημα εάν αυτός ο σταθμός θα συμπεριληφθεί στο Μητρώο.
- Παρ. 3: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί όλες οι συμβάσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης να γνωστοποιούνται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., αφού η αγορά δεν είναι ρυθμιζόμενη. Για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης θα έχει ολοκληρωθεί η εγκριτική διαδικασία του άρθρου 6 της ΚΥΑ/42863/438/2019.
- Παρ. 4: Στα δικαιολογητικά να διευκρινιστεί ότι θα πρέπει να κοινοποιούνται μόνο οι Κ.Α.Δ οι οποίοι σχετίζονται με την αγορά της ηλεκτροκίνησης.
- Παρ. 5: Να αυξηθεί το χρονικό διάστημα της προθεσμίας υποβολής των μεταβολών
- Παρ. 7: – Δεν δίνεται καμία πληροφορία για το κόστος του παραβόλου και για το εάν θα υπάρχουν διαβαθμίσεις.

Άρθρο 15

- Παρ 1: Θα πρέπει να καθορισθεί προθεσμία ενημέρωσης.
- Παρ 2: – Να διευκρινισθεί αν αυτά τα στοιχεία θα προσφέρονται δημόσια μέσω των ΦΕΥΦΗΟ ή κάποιου άλλου καναλιού.
- Παρ. 2Β: Οι φορτίσεις που πραγματοποιούνται μέσω ΠΥΗ να κοινοποιούνται από τον εκάστοτε ΠΥΗ και όχι από τους ΦΕΥΦΗΟ.
- Παρ. 2Γ: Δεν γίνεται κατανοητό γιατί πρέπει να στέλνονται τα στοιχεία αυτά στο Υπουργείο, ΡΑΕ, αφού δεν είναι ρυθμιζόμενη η υπηρεσία.
- Παρ. 5: Με ποια συγκεκριμένα νομοθετήματα;
- Παρ. 6: Να δοθεί επιπλέον χρόνος του 1 μήνα, καθώς θα πρέπει όλοι να προσαρμοστούν στα οριζόμενα της παρ. 4 του παρόντος άρθρου για την ανταλλαγή των δυναμικών δεδομένων

Άρθρο 16

- Παρ 2: Να προβλέπεται η δυνατότητα ενημέρωσης του χρήστη μέσω πλατφόρμας που λειτουργεί ο ΦΕΥΦΗΟ, ή ο ΠΥΗ που είναι συμβεβλημένος ο ΦΕΥΦΗΟ, αφού η σήμανση επί του σημείου (εφόσον η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση δεν μπορεί να αποτυπωθεί στην οθόνη του φορτιστή) θα επιφέρει επιπλέον δαπάνες στον ΦΕΥΦΗΟ, καθώς θα πρέπει να εκτελεί επισκέψεις πανελλαδικά για να εξασφαλίσει τα ζητούμενα.
- Παρ. 3: Εδώ θα πρέπει να ξεκαθαριστεί ο τρόπος τιμολόγησης στην περίπτωση της ad hoc φόρτισης. Εφόσον ο χρήστης είναι συμβεβλημένος με έναν ΠΥΗ τότε η τιμολόγηση της υπηρεσίας επαναφόρτισης καταλαβαίνουμε ότι πραγματοποιείται από τον ΠΥΗ, από τον οποίο λαμβάνει και το σχετικό παραστατικό για κάθε συνεδρία. Στην ad hoc φόρτιση όμως πώς θα διεκπεραιώνεται η συναλλαγή ΦΕΥΦΗΟ – χρήστη Η/Ο; Σε περίπτωση που ο ΦΕΥΦΗΟ επιθυμεί να διαθέσει προπληρωμένες κάρτες RFID μέσω των οποίων ο

χρήστης Η/Ο θα μπορεί να επαναφορτίσει το όχημά του ή να έχει διασφαλίσει τη δυνατότητα πληρωμής μέσω πιστωτικής κάρτας, πώς θα διατίθενται τα απολογιστικά στοιχεία της κάθε συνεδρίας στον χρήστη εφόσον δεν συμβάλλεται ο ΦΕΥΦΗΟ με τον χρήστη; Δημιουργείται επίσης το ερώτημα ποιος είναι ο ρόλος του ΦΔΣ σε αυτή την αλυσίδα.

Άρθρο 17

Παρ 1: Δεν είναι σαφές η διαδικασία ανάπτυξης των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. Δεν κατανοούμε πώς εννοείται το ανταγωνιστικό μοντέλο; Σύμφωνα με ποιους όρους και με ποιά κριτήρια θα λειτουργεί; Γιατί το ανταγωνιστικό μοντέλο τίθεται σε αντιδιαστολή με τους διαγωνισμούς παραχώρησης;

Θα πρέπει ο νόμος να ορίσει σαφή κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών και συντελεστές βαρύτητας αυτών.

Άρθρο 18

Για την κατάρτιση ΣΦΗΟ από τους Δήμους, θεωρούμε απαραίτητη η λήψη γνώμης από το ΔΕΔΔΗΕ.

Τα ΣΦΗΟ θα πρέπει να ανακοινώνονται σε δημόσιο μέσο (π.χ. Διαύγεια) ώστε να είναι ενήμεροι οι ενδιαφερόμενοι. Επίσης, προβλέπεται η χωροθέτηση κατ' ελάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους του δήμου, ωστόσο Δήμοι με μεγάλη εποχική επισκεψιμότητα (όπως τα νησιά ή άλλες τουριστικές περιοχές) δεν θα αρκούνται στο ελάχιστο όριο λόγω της αυξημένης απαίτησης κατά την τουριστική περίοδο.

Άρθρο 21

Στα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να προβλέπεται ρητά η στάθμευση εντός των σημείων μόνο των οχημάτων που φορτίζουν προκειμένου τα ποσοστά χρησιμοποίησης των σημείων επαναφόρτισης να εξασφαλίσουν την απόσβεση της επένδυσης των ΦΕΥΦΗΟ, μέσω της τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης στους χρήστες Η/Ο.

Άρθρο 24

- Παρ. 2γ: Σύμφωνα με το νομοσχέδιο απαιτείται απόλυτη πλειοψηφία των ιδιοκτητών (τουλάχιστον πεντακόσια ένα χιλιοστά (501/1000)). Θεωρούμε ότι θα πρέπει να τροποποιηθεί και να λαμβάνει υπόψη την πλειοψηφία επί των ιδιοκτητών και όχι επί των χιλιοστών των ιδιοκτητών, καθώς υπάρχει η περίπτωση π.χ. ένας ιδιοκτήτης να κατέχει τα 501/1000 και επειδή είναι αντίθετος να μην μπορούν οι υπόλοιποι να προχωρήσουν.
- Παρ. 3: Θα πρέπει να προβλεφθεί αποτρεπτικός μηχανισμός έτσι ώστε να μην προσκομίζονται τεχνηέντως υψηλές προσφορές για την εγκατάσταση του σημείου επαναφόρτισης ώστε να μην προχωρήσει η εγκατάσταση. Δημιουργείται επίσης ερώτημα για τον καθορισμό του ορίου 7%.
- Παρ 4: Για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προτείνουμε αύξηση των κατ' ελάχιστον θέσεων στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο από μία (1) σε τρεις (3) ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης.

Άρθρο 25

Παρ. 2:

Για την αποτελεσματικότερη προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προτείνουμε αύξηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο από ένα (1) σε τρία (3) ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης.

Άρθρο 26

Παρ. 3: Κατανοούμε ότι εδώ απαιτείται η υλοποίηση της σύνδεσης της υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο από το ΔΕΔΔΗΕ. Ο νόμος θα πρέπει να προβλέπει προθεσμία για την υλοποίηση της σύνδεσης. Προτείνουμε: «Ο Διαχειριστής του Δικτύου οφείλει να υλοποιήσει τη σύνδεση της υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο εντός δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία καταχώρησης της υποδομής στο μητρώο της, ενημερώνοντας σχετικά τον δικαιούχο.»

Άρθρο 30

Όπου δεν απαιτείται νέα σύνδεση, η ενημέρωση του διαχειριστή του δικτύου διανομής δεν μπορεί να αποτελεί προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας για τη σύνδεση και λειτουργία υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Άρθρο 46

Παρ. 3: Θεωρούμε ότι το γνωμοδοτικό συμβούλιο θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις (3) εκπροσώπους της αγοράς. Αλλιώς τα συμπεράσματά του είναι απογουμνωμένα από την τεχνογνωσία και την άμεση επαφή με τον χώρο που θα συνεισφέρουν οι εκπρόσωποι της αγοράς.

Άρθρο 47

Παρ. 4: Θα πρέπει να αποσαφηνισθεί ποια είναι αυτά τα δεδομένα.

Λοιπές Διατάξεις

Στο Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 51 (ΦΕΚ Α' 101, 27/04/2012) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011», στο άρθρο 4, στην παράγραφο 2, στο εδάφιο ζ., να προστεθούν μετά τις λέξεις «Άδεια οδήγησης Α1» οι λέξεις «και Β» και να αντικατασταθούν οι λέξεις «Άδεια οδήγησης κατηγορίας Α1 ισχύει» με τις λέξεις «Άδειες οδήγησης των κατηγοριών Α1 και Β ισχύουν». Ήτοι, το εδάφιο ζ. να διαμορφωθεί ως εξής: «ζ. Άδειες οδήγησης Α1 και Β ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας ΑΜ ηλεκτρικά».