



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

30 Μαρτίου 2023

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 2014

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 94137

Έγκριση μελέτης σκοπιμότητας του άρθρου 123 του ν. 5007/2022 (Α' 241), για τη σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ -
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

i. Του άρθρου 123 του ν. 5007/2022 «Ολοκληρωμένο Σύστημα Παροχής Ανακουφιστικής Φροντίδας - Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις» (Α' 241).

ii. Του ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης» (Α' 133).

iii. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα (π.δ. 63/2005, Α' 98), το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

iv. Του άρθρου 5 του ν. 3469/2006 «Εθνικό Τυπογραφείο, Εφημερίς της Κυβερνήσεως και λοιπές διατάξεις» (Α' 131).

v. Του ν. 4727/2020 «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) - Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις» (Α' 184).

vi. Του π.δ. 132/2017 «Οργανισμός του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας» (Α' 160).

vii. Του π.δ. 123/2017 «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (Α' 151).

viii. Του π.δ. 123/2016 «Ανασύσταση και μετονομασία του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού, σύσταση Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής και Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, μετονομασία Υπουργείων Εσω-

τερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» (Α' 208).

ix. Του π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α' 114).

x. Του π.δ. 22/2023 «Αποδοχή παραίτησης Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» Κωνσταντίνου Καραμανλή (Α' 46).

xi. Της υπό στοιχεία Υ1/2-3-2023 απόφαση του Πρωθυπουργού «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υπουργό Επικρατείας, Γεώργιο Γεραπετρίτη» (Β' 1181).

xii. Της υπ' αρ. 69883/3-3-2023 κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Επικρατείας «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών Μιχαήλ Παπαδόπουλο» (Β' 1193).

xiii. Του π.δ. 2/2021 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 2).

xiv. Του π.δ. 68/2021 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 155).

xv. Του π.δ. 84/2019 «Σύσταση και κατάργηση Γενικών Γραμματειών και Ειδικών Γραμματειών/Ενιαίων Διοικητικών Τομέων Υπουργείων» (Α' 123).

xvi. Της υπ' αρ. 68261/2021 κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Διορισμός μετακλητού Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (Υ.Ο.Δ.Δ. 204).

2. Την εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου για την έγκριση της αξιολόγησης του σχεδίου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της Ελλάδας (10152/21 ADD 1) και ιδίως το Παράρτημα αυτής (παρ. Γ1 της Συνιστώσας 1.3).

3. Την ανάγκη Επίτευξης του Οροσήμου 48 του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα με-

ταφορών» του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας σχετικά με την έγκριση μελέτης σκοπιμότητας για την σύσταση εθνικού φορέα για την ηλεκτροκίνηση.

4. Τις συμβάσεις: «Συμφωνία συνεισφοράς REFORM/IM2021/020 μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της GIZ και «Σύμβαση Z-FV-VG-17104/006-21#012 μεταξύ του Γερμανικού Ομοσπονδιακού Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων και Δράσης για το Κλίμα και της GIZ», του έργου TARES6.

5. Το υπ' αρ. 35554/2-2-2023 έγγραφο της Διεύθυνσης Διοικητικής Οργάνωσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Περί αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων (Δ35) σε έργα σχετικά με την ηλεκτροκίνηση και την υδρογονοκίνηση».

6. Την από 30-1-2023 ηλεκτρονική επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία εκφράζεται η σύμφωνη γνώμη επί του περιεχομένου της «Μελέτης σκοπιμότητας σχετικά με την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα» ως προς τα οριζόμενα του Παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου για την έγκριση της αξιολόγησης του σχεδίου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της Ελλάδας.

7. Την υπ' αρ. 63952/28-2-2023 Εισηγητική Έκθεση Δημοσιονομικών Επιπτώσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία λαμβάνει υπόψιν και την υπό

στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΠΔΑ/20488/496/24-02-2023 εισηγητική Έκθεση Δημοσιονομικών Επιπτώσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, από την οποία προκύπτει ότι δεν προκαλείται επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από την έκδοση της παρούσας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Εγκρίνουμε την μελέτη σκοπιμότητας του Παραρτήματος Ι, όπως συντάχθηκε από την Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH στο πλαίσιο του έργου «Τεχνική Υποστήριξη για τις Επενδύσεις Καθαρής Ενέργειας υπό το Ελληνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΕΣΑΑ)», σχετικά με την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα προς διασφάλιση των προβλεπόμενων του Οροσήμου 48 του Άξονα 1.3 «Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών» του ΕΣΑΑ, ήτοι του κατάλληλου σχεδιασμού και συντονισμού μεταξύ των υποδομών μεταφορών και ενέργειας, των αρχών περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλων ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα της έρευνας και τον ιδιωτικό τομέα.

Άρθρο 2

Παράρτημα

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας απόφασης, το συνημμένο Παράρτημα Ι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



Μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Koutalidis Law Firm (KLF)
Αθήνα

Για το
Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ)
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)
Αθήνα

Ιανουάριος 2023



Με τη συγχρηματοδότηση
της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action

Πίνακας περιεχομένων

1.	Εισαγωγή	.....
2.	Παραδείγματα εθνικών φορέων για την ηλεκτροκίνηση στην Ευρώπη	.....
2.1.	Αυστρία	.....
2.2.	Γαλλία	.....
2.3.	Γερμανία	.....
2.4.	Ιρλανδία	.....
2.5.	Κάτω Χώρες	.....
2.6.	Νορβηγία	.....
2.7.	Πορτογαλία	.....
2.8.	Ισπανία	.....
2.9.	Σουηδία	.....
2.10.	Ηνωμένο Βασίλειο	.....
2.11.	Σύνοψη ευρωπαϊκών εμπειριών	.....
3.	Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα	.....
3.1.	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	.....
3.2.	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	.....
3.3.	Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης	.....
3.4.	Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση	.....
3.5.	Πράσινη Συμφωνία για την Ηλεκτροκίνηση	.....
3.6.	Περιφέρειες και Δήμοι	.....
3.7.	Βάση έρευνας και καινοτομίας	.....
3.8.	Επισκόπηση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα	.....
3.9.	Προκλήσεις του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση	.....
4.	Δυνατότητες βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα	...
4.1.	1.A: Ενεργοποίηση της διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση	.....
4.2.	1.B: Δημιουργία διυπουργικού γραφείου για την ηλεκτροκίνηση	.....
4.3.	1.Γ: Ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης σε έναν υφιστάμενο οργανισμό	.....
4.4.	1.Δ: Ίδρυση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση	.....
5.	Ευθύνες και δραστηριότητες του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης	.....
5.1.	Εντολή και θεματικές ενδιαφέροντος του οργανισμού	.....
5.2.	Ευθύνες του οργανισμού	.....
5.3.	Δραστηριότητες στους επιμέρους τομείς ευθύνης	.....
6.	Νομικό πλαίσιο εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης	.....
6.1.	Νομικό πλαίσιο για Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές	.....
6.2.	Νομικό πλαίσιο για άλλα νομικά πρόσωπα του Δημοσίου	.....

7.	Ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης
7.1.	Οργανόγραμμα και ανθρώπινοι πόροι του οργανισμού
7.2.	Οικονομικοί πόροι του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης
8.	Σενάρια για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης
8.1.	7.A: Οργανισμός με μέγιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο
8.2.	7.B: Οργανισμός με αρμοδιότητες μόνο για την ηλεκτροκίνηση
8.3.	7.Γ: Οργανισμός με μειωμένες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο
8.4.	7.Δ: Οργανισμός με ελάχιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση
8.5.	Επισκόπηση των διαφόρων σεναρίων για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης
9.	Συμπεράσματα

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1: Επιλογές θεματικών ενδιαφέροντος του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης ...
Πίνακας 2: Τρέχουσες αρμοδιότητες για τις δραστηριότητες ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.
Πίνακας 3: Επισκόπηση των απαιτούμενων ανθρώπινων πόρων ανά δραστηριότητα του οργανισμού
Πίνακας 4: Επισκόπηση των απαιτούμενων θέσεων ανά οργανωτική μονάδα του οργανισμού
Πίνακας 5: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ ανά οργανική μονάδα
Πίνακας 6: Αρχική δαπάνη επένδυσης κατά την ίδρυση του ΕΟΗ
Πίνακας 7: Μηνιαίο κόστος ενοικίασης γραφείων για τον ΕΟΗ
Πίνακας 8: Ετήσιο κόστος υπηρεσιών καθαρισμού για τον ΕΟΗ
Πίνακας 9: Ετήσιο κόστος ύδρευσης για τον ΕΟΗ
Πίνακας 10: Ετήσιο κόστος τηλεπικοινωνιών για τον ΕΟΗ
Πίνακας 11: Ετήσιες δαπάνες γραφειακού υλικού για τον ΕΟΗ
Πίνακας 12: Ετήσιες δαπάνες για τις δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης του ΕΟΗ
Πίνακας 13: Ετήσια έξοδα ταξιδίων για τον ΕΟΗ
Πίνακας 14: Ετήσιο κόστος συμβάσεων με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για τον ΕΟΗ ..
Πίνακας 15: Ετήσιο κόστος εξωτερικής έρευνας και δοκιμών για τον ΕΟΗ
Πίνακας 16: Ετήσιο κόστος συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων για τον ΕΟΗ
Πίνακας 17: Ετήσιο κόστος θέρμανσης, ψύξης και ηλεκτρικής ενέργειας του ΕΟΗ

Κατάλογος σχημάτων

<u>Σχήμα 1: Οργανόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών</u>	
<u>Σχήμα 2: Επισκόπηση των αρμοδιοτήτων για θέματα ηλεκτροκίνησης σε υπουργικό επίπεδο</u>	
<u>Σχήμα 3: Επιλογές για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα</u>	
<u>Σχήμα 4: Ανάλυση SWOT 1.A: Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης</u>	
<u>Σχήμα 5: Ανάλυση SWOT 1.B: Διυπουργικό γραφείο για την ηλεκτροκίνηση</u>	
<u>Σχήμα 6: Ανάλυση SWOT 1.Γ: Ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης σε έναν υφιστάμενο οργανισμό</u>	
<u>Σχήμα 7: Ανάλυση SWOT 1.Δ: Ίδρυση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση</u>	
<u>Σχήμα 8: Επιλογές για την εντολή του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης</u>	
<u>Σχήμα 9: Τομείς ευθύνης του οργανισμού ηλεκτροκίνησης</u>	
<u>Σχήμα 10: Επιλογές για τη νομική μορφή του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης</u>	
<u>Σχήμα 11: Οργανόγραμμα του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης</u>	
<u>Σχήμα 12: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ κατά τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του</u>	
<u>Σχήμα 13: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ ανά οργανική μονάδα</u>	
<u>Σχήμα 14: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του ΕΟΗ κατά τα πρώτα δέκα έτη λειτουργίας του</u>	
<u>Σχήμα 15: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού για τον ΕΟΗ με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ...</u>	
<u>Σχήμα 16: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού για τον ΕΟΗ με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ανά τμήμα</u>	
<u>Σχήμα 17: Σενάρια για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα</u>	
<u>Σχήμα 18: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ MAX</u>	
<u>Σχήμα 19: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ ΗΚ</u>	
<u>Σχήμα 20: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ ΜΑ</u>	
<u>Σχήμα 21: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ MIN</u>	

1. Εισαγωγή

Η χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς κινητικότητας (ηλεκτροκίνηση) θα διαδραματίσει στα επόμενα έτη ουσιαστικό ρόλο για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Σύμφωνα με το σενάριο «μηδενικών καθαρών εκπομπών μέχρι το 2050» του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA), το μερίδιο της ηλεκτρικής ενέργειας στην κατανάλωση ενέργειας του τομέα των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο το 2050 θα αυξηθεί από λιγότερο από 2% το 2020 σε περίπου 45%. Αυτό σημαίνει ότι το 2030 περισσότερο από το 60% των παγκόσμιων πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων θα αφορά ηλεκτρικά οχήματα (Η/Ο) (σε σύγκριση με το 5% των πωλήσεων το 2020) και έως το 2050 ο παγκόσμιος στόλος αυτοκινήτων θα πρέπει να έχει εξηλεκτριστεί σχεδόν πλήρως. Στον τομέα των βαρέων οχημάτων προβλέπεται βραδύτερη υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, με περίπου 25% των παγκόσμιων πωλήσεων το 2030 και περίπου τα δύο τρίτα το 2050. Ο εξηλεκτρισμός του τομέα της ναυτιλίας και των αερομεταφορών θα είναι πιο περιορισμένος και η χρήση του υδρογόνου αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικότερο ρόλο σε αυτούς τους τομείς.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση διαδραματίζει ήδη σημαντικό ρόλο στις μεταφορές σταθερής τροχιάς, δηλαδή στα ηλεκτρικά τρένα, τα τραμ και το μετρό. Στις οδικές μεταφορές, η χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας ήταν περιορισμένη στο παρελθόν, αλλά οι πωλήσεις Η/Ο μάλλον δυναμικά τα τελευταία έτη, μετά την έγκριση ενός νέου νομικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση, καθώς και ενός προγράμματος δημόσιας επιχορήγησης για την αγορά Η/Ο το 2020. Ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην Ελλάδα αυξήθηκε από 996 το 2019 σε 3.135 ηλεκτρικά οχήματα το 2020 και 10.137 ηλεκτρικά οχήματα το 2021, φτάνοντας ένα μερίδιο αγοράς περίπου 3%. Η ελληνική νομοθεσία για το κλίμα προβλέπει ότι από το 2030, οι νέες ταξινομήσεις επιβατικών και ελαφρών οχημάτων θα αφορούν αποκλειστικά οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV).

Η επίτευξη των εθνικών στόχων για το 2030 και έπειτα απαιτεί ταχεία κλιμάκωση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Απαιτεί επίσης την ανάπτυξη ενός αρκετά εκτεταμένου και πυκνού δικτύου φόρτισης των Η/Ο. Τα τελευταία δύο έτη έχει σημειωθεί επίσης κάποια πρόοδος προς αυτή την κατεύθυνση. Ο αριθμός των δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης Η/Ο στην Ελλάδα αυξήθηκε από μόλις 61 το 2019 σε 276 το 2020 και 514 το 2021. Η ανάπτυξη όμως υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο πρέπει να εξακολουθήσει να συμβαδίζει με τη δυναμική ανάπτυξη της αγοράς Η/Ο. Τα υπάρχοντα σημεία φόρτισης Η/Ο στην Ελλάδα είναι, ωστόσο, αρκετά άνισα κατανεμημένα σε όλη την εθνική επικράτεια.

Μια συνολική εθνική στρατηγική για την ηλεκτροκίνηση, καθώς και ο αποτελεσματικός συντονισμός, η εφαρμογή και η παρακολούθηση των διαφόρων εθνικών πολιτικών και μέτρων, αποτελούν προϋποθέσεις για την κλιμάκωση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Επί του παρόντος, οι αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση κατανέμονται μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ), του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ), καθώς και άλλων υπουργείων και δημοσίων φορέων. Οι δήμοι αναμένεται επίσης να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο σε τοπικό επίπεδο. Τέλος, υπάρχει όλο και μεγαλύτερη ανάγκη συντονισμού μεταξύ του δημόσιου τομέα, των ιδιωτικών παραγόντων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και της ερευνητικής κοινότητας, προκειμένου να βελτιωθεί η

αποτελεσματικότητα των εθνικών πολιτικών και μέτρων και να αυξηθεί η τοπική προστιθέμενη αξία της ηλεκτροκίνησης για την οικονομία της Ελλάδας.

Σε αυτό το πλαίσιο, το σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της Ελλάδας προβλέπει την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης (ΕΟΗ). Ο οργανισμός αυτός θα πρέπει να διασφαλίζει, μεταξύ άλλων, τον κατάλληλο σχεδιασμό και συντονισμό μεταξύ των υποδομών μεταφορών και ενέργειας, των περιφερειακών και τοπικών κυβερνήσεων και να προωθεί τη διασύνδεση μεταξύ της αλυσίδας εφοδιασμού ηλεκτρονικών συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών μπαταριών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ), με τη βάση έρευνας και καινοτομίας. Κατά τις επόμενες συζητήσεις με τα αρμόδια ελληνικά υπουργεία, οι αρμοδιότητες αυτές έχουν καθοριστεί λεπτομερέστερα και έχουν εντοπιστεί ορισμένες άλλες πιθανές αρμοδιότητες. Όσον αφορά την εντολή του οργανισμού, θα πρέπει επίσης να αποφασιστεί εάν στην εντολή του θα πρέπει να συμπεριληφθεί η προώθηση του υδρογόνου (για την κινητικότητα). Ο κύριος λόγος για την εκτίμηση αυτήν είναι ότι οι προκλήσεις χρήσης του υδρογόνου στις μεταφορές είναι σε κάποιο βαθμό παρόμοιες με την ηλεκτροκίνηση.

Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί να αναλύσει και να περιγράψει τη σκοπιμότητα διαφόρων επιλογών για την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Στην αρχή της μελέτης (κεφάλαιο 2), παρουσιάζονται σχετικά παραδείγματα εθνικών φορέων σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Στο κεφάλαιο 3 αναλύεται το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, προκειμένου να προσδιοριστούν οι πιθανές προκλήσεις που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν. Στο κεφάλαιο 4 περιγράφονται διάφορες δυνατότητες για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα. Στο κεφάλαιο 5, αναλύονται οι πιθανές αρμοδιότητες και δραστηριότητες του ΕΟΗ. Στο κεφάλαιο 6 παρέχεται μια ανάλυση του νομικού πλαισίου για τον ΕΟΗ, συμπεριλαμβανομένων των διαφορετικών νομικών επιλογών όσον αφορά την ίδρυση και λειτουργία του. Στο κεφάλαιο 7 παρουσιάζεται το οργανόγραμμα του ΕΟΗ, καθώς και προτάσεις σχετικά με τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους του. Στο κεφάλαιο 8 αναλύονται διάφορα σενάρια σχετικά με την πιθανή εντολή και τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ και τις επιπτώσεις τους στους απαιτούμενους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους. Στο τελευταίο κεφάλαιο, το κεφάλαιο 9, παρέχονται ορισμένες συμπερασματικές παρατηρήσεις σχετικά με τη σκοπιμότητα της ίδρυσης εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

2. Παραδείγματα εθνικών φορέων για την ηλεκτροκίνηση στην Ευρώπη

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες δεν διαθέτουν ειδικό εθνικό οργανισμό για την ηλεκτροκίνηση. Στις χώρες αυτές, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης εμπίπτει συνήθως στην αρμοδιότητα του υπουργείου μεταφορών ή/και του υπουργείου ενέργειας. Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί επίσης μέρος της αρμοδιότητας άλλων εθνικών φορέων που ασχολούνται με θέματα μεταφορών ή ενέργειας. Λίγες μόνο ευρωπαϊκές χώρες έχουν δημιουργήσει ειδικό εθνικό οργανισμό για την ηλεκτροκίνηση. Στα επόμενα υποκεφάλαια παρουσιάζονται παραδείγματα εθνικών οργανισμών σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίοι έχουν ορισμένες αρμοδιότητες για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

2.1 Αυστρία

Η AustriaTech είναι ένας ομοσπονδιακός οργανισμός για τεχνολογικά μέτρα στον τομέα της κινητικότητας, ο οποίος ιδρύθηκε το 2005 με τη μορφή μη κερδοσκοπικής δημόσιας εταιρείας. Η AustriaTech είναι 100% θυγατρική του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Κλιματικής Δράσης, Περιβάλλοντος, Ενέργειας, Κινητικότητας, Καινοτομίας και Τεχνολογίας (BMK). Η εποπτεία της AustriaTech διασφαλίζεται από ένα εποπτικό συμβούλιο το οποίο περιλαμβάνει τέσσερις εκπροσώπους της αυστριακής κυβέρνησης ως ιδιοκτήτριας της εταιρείας και δύο εκπροσώπους των εργαζομένων.

Η AustriaTech εστιάζει τις δραστηριότητές της σε θέματα που σχετίζονται με την ψηφιακή, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα, την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και την καθαρή κινητικότητα, καθώς και τις καινοτομίες κινητικότητας. Ο οργανισμός συμβουλεύει το BMK και τις υπηρεσίες του και εκπροσωπεί τα συμφέροντα της Αυστρίας σε επιλεγμένες διεθνείς επιτροπές, πλατφόρμες και δίκτυα. Λειτουργεί σαν ένα κύκλωμα ολοκλήρωσης στον τομέα της κινητικότητας και υποστηρίζει τις διαδικασίες μετασχηματισμού προς ένα οικολογικό, αποτελεσματικό και σύγχρονο σύστημα μεταφορών. Οι δραστηριότητες του οργανισμού περιλαμβάνουν από τις νέες υπηρεσίες και ψηφιακές υποδομές έως τα αυτοματοποιημένα συστήματα κινητικότητας.

Στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, η AustriaTech είναι υπεύθυνη για τη συνεχή παρακολούθηση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης και τη δημοσίευση των ετήσιων εκθέσεων της για την ηλεκτροκίνηση. Η AustriaTech συμμετέχει επίσης σε διάφορες ομάδες εργασίας και υποστηρικτικές δράσεις σε συνεχείς δραστηριότητες όπως επιδοτήσεις, ερευνητικά προγράμματα και κατευθυντήριες γραμμές για την ηλεκτροκίνηση.

Η AustriaTech συντονίζει έργα της ΕΕ και υποστηρίζει την εφαρμογή νέων λύσεων κινητικότητας σε εθνικό επίπεδο. Ο οργανισμός παρέχει επίσης λειτουργικά συστήματα που διασφαλίζουν αμερόληπτη πρόσβαση στα δεδομένα κίνησης. Μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης σε θέματα καινοτομίας, συμβάλλει στην περαιτέρω εξέλιξη των τάσεων στον τομέα της κινητικότητας και των νέων εξελίξεων στις μεταφορές και την κυκλοφορία, προβάλλοντάς τα και καλλιεργώντας έτσι μια ευρύτερη αποδοχή για τις αλλαγές αυτές από τον πληθυσμό.

Επιπλέον, το BMK έχει αναθέσει στην AustriaTech να ενεργεί ως το εθνικό σημείο επαφής για θέματα αυτοματοποιημένης κινητικότητας, ο εθνικός φορέας ITS και η γενική γραμματεία

της πλατφόρμας ITS Austria, ο οργανισμός εκμετάλλευσης δεδομένων για την κινητικότητα στην Αυστρία, καθώς και ο κόμβος καινοτομίας για την κινητικότητα.

Η AustriaTech συμμετέχει σε πολυάριθμα εθνικά και διεθνή έργα καινοτομίας και υλοποίησης. Ως συντονιστής ή μέλος, ασχολείται με τα διάφορα θέματα υιοθετώντας μια δικτυωμένη, συστηματική προσέγγιση. Στο επίκεντρο των έργων αυτών βρίσκονται θέματα όπως οι ψηφιακές υποδομές, η αυτοματοποιημένη και καθαρή κινητικότητα, η κινητικότητα ως υπηρεσία, η συνδεσιμότητα και τα συνεργατικά-έξυπνα συστήματα μεταφορών. Το 2020, η AustriaTech υλοποίησε 35 έργα συνολικά, συμπεριλαμβανομένων 23 έργων της ΕΕ.

Η ομάδα της AustriaTech αποτελείται από 50 περίπου ειδικούς σε θέματα κινητικότητας. Τα θέματα ηλεκτροκίνησης εξετάζονται κυρίως από το τμήμα που είναι αρμόδιο για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και τις τεχνολογίες οχημάτων, υπάρχουν όμως και άλλες υπηρεσίες που ασχολούνται στενά με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Το 2020, η AustriaTech είχε συνολικά έσοδα περίπου 4,4 εκατ. ευρώ. Το 53% των εσόδων προήλθε από τυπικές μεταφορές προϋπολογισμού από την αυστριακή κυβέρνηση, το 24% από συγκεκριμένα έργα που της ανέθεσε το ΒΜΚ ή τα παραρτήματά του και το υπόλοιπο 23% από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για έργα της ΕΕ που υλοποιήθηκαν από την AustriaTech στο πλαίσιο των προγραμμάτων Horizon2020, Interreg και CEF. Οι δαπάνες της για το 2020 ανήλθαν περίπου σε 4,4 εκ. €, το 81% των οποίων αφορούσε δαπάνες προσωπικού, το 2% αποσβέσεις και το 17% άλλα λειτουργικά έξοδα.

Εκτός από την AustriaTech, η Αυστριακή Υπηρεσία Ενέργειας είναι επίσης υπεύθυνη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και υλοποιεί αρκετά έργα στον τομέα αυτό.

2.2 Γαλλία

Η Γαλλική Υπηρεσία για την Οικολογική Μετάβαση (*Agence de la transition écologique – ADEME*) είναι μια δημόσια βιομηχανική και εμπορική υπηρεσία (*Établissement public à caractère industriel et trade – EPIC*), υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικολογικής Μετάβασης και Αλληλεγγύης και του Υπουργείου Ανώτατης Εκπαίδευσης, Έρευνας και Καινοτομίας. Η ADEME συμμετέχει στον σχεδιασμό και την εφαρμογή εθνικών και τοπικών πολιτικών για την οικολογική μετάβαση. Η αποστολή, η οργάνωση και η λειτουργία της ADEME καθορίζονται στον Γαλλικό Κώδικα για το Περιβάλλον.

Η ADEME έχει δύο διοικητικά όργανα, ένα διοικητικό συμβούλιο και ένα επιστημονικό συμβούλιο. Στο πλαίσιο των συζητήσεών του, το Διοικητικό Συμβούλιο εγκρίνει τους βασικούς στρατηγικούς και δημοσιονομικούς προσανατολισμούς της ADEME. Τα μέλη ασκούν τα καθήκοντά τους για περίοδο πέντε ετών, η οποία μπορεί να παραταθεί για πέντε επιπλέον έτη. Εκτός από τον Πρόεδρο της ADEME, το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από 27 εκπροσώπους της κυβέρνησης, του κοινοβουλίου, των τοπικών και περιφερειακών αρχών, ιδιωτικών συλλόγων, καθώς και εργαζομένων. Το Επιστημονικό Συμβούλιο χαράσσει την επιστημονική πολιτική της ADEME και παρέχει πληροφορίες και απόψεις σχετικά με τη στρατηγική έρευνας και ανάπτυξης της υπηρεσίας. Το Επιστημονικό Συμβούλιο είναι μια επιτροπή 15 μελών που προέρχονται από τον τομέα της έρευνας, της διδασκαλίας και τον ιδιωτικό τομέα, τα οποία διορίζονται για πέντε έτη από τον Υπουργό Επικρατείας, τον Υπουργό Οικολογικής Μετάβασης και Αλληλεγγύης και τον Υπουργό Ανώτατης Εκπαίδευσης, Έρευνας και Καινοτομίας.

Η ADEME υλοποιεί δράσεις στον τομέα της έρευνας, της παροχής υπηρεσιών, της ενημέρωσης και της παροχής κινήτρων σε διάφορους τομείς, όπως η πρόληψη και έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η κυκλική οικονομία, η εξοικονόμηση ενέργειας, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, οι καθαρές τεχνολογίες, καθώς και ο μετριασμός και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Η ADEME μεριμνά για την ευαισθητοποίηση και την υποστήριξη των πολιτών, των τοπικών αρχών και των οικονομικών φορέων στο πλαίσιο της οικολογικής μετάβασης. Για την αποτελεσματική υλοποίηση των αποστολών της, η ADEME διαθέτει αντιπροσωπεία σε κάθε περιοχή της Γαλλίας.

Στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, η ADEME έχει υλοποιήσει προγράμματα χρηματοδότησης για λογαριασμό της γαλλικής κυβέρνησης, καθώς και έργα στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας. Από το 2010, η ADEME αποτελεί βασικό φορέα του μελλοντικού επενδυτικού προγράμματος, το οποίο χρηματοδοτείται από τη γαλλική κυβέρνηση. Στο πλαίσιο αυτό, έχει υλοποιήσει διάφορα προγράμματα στον τομέα των οχημάτων και των μεταφορών του μέλλοντος με συνολικό προϋπολογισμό περίπου 900 εκατ. ευρώ. Για την περίοδο 2022-2024, η ADEME υλοποιεί ένα πρόγραμμα υποστήριξης για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης Η/Ο συνολικού προϋπολογισμού 300 εκατ. ευρώ.

2.3 Γερμανία

Ο Εθνικός Οργανισμός Τεχνολογίας Υδρογόνου και Κυψελών Καυσίμου (Nationale Organization Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie – NOW GmbH) στη Γερμανία ιδρύθηκε το 2008 με ιδρυτική αποστολή να εφαρμόσει το Εθνικό Πρόγραμμα Καινοτομίας για την Τεχνολογία Υδρογόνου και Κυψελών Καυσίμου (NIP). Με την πάροδο του χρόνου, η εντολή του NOW επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει επίσης τις μπαταρίες και το υγραέριο, τόσο από πλευράς κίνησης και καυσίμων, όσο και από την πλευρά της υποδομής.

Η διοίκηση του NOW υποστηρίζεται από ένα Εποπτικό Συμβούλιο και μια Συμβουλευτική Επιτροπή. Το Εποπτικό Συμβούλιο αποτελείται από πέντε εκπροσώπους της ομοσπονδιακής κυβέρνησης (από διαφορετικά υπουργεία) ως ιδιοκτήτριας της εταιρείας. Το Υπουργείο Ψηφιακής και Μεταφορών προεδρεύει του Εποπτικού Συμβουλίου. Η Συμβουλευτική Επιτροπή αποτελείται από 20 εκπροσώπους από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση, τις ομοσπονδιακές πολιτείες και τους κλάδους της επιστήμης, της βιομηχανίας και των υποδομών. Η Συμβουλευτική Επιτροπή έχει καθήκον να παρέχει υποστήριξη περιεχομένου και τεχνικές συμβουλές για την εφαρμογή του NIP.

Ο NOW είναι μια μη κερδοσκοπική δημόσια εταιρεία που εργάζεται αποκλειστικά βάσει αναθέσεων που λαμβάνει από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Γερμανίας στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας και του ενεργειακού εφοδιασμού. Οι αναθέσεις αυτές συνίστανται κυρίως στην υλοποίηση και τον συντονισμό προγραμμάτων χρηματοδότησης. Ο NOW είναι επίσης επιφορτισμένος με την υποστήριξη των διαδικασιών στρατηγικών ενδιαφερομένων, την οργάνωση διεθνών συνεργασιών και δραστηριοποιείται στην προώθηση της αποδοχής εναλλακτικών τεχνολογιών στην κοινωνία. Επί του παρόντος υλοποιεί έργα για λογαριασμό του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής και Μεταφορών, του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Προστασίας της Φύσης, Πυρηνικής Ασφάλειας και Προστασίας των Καταναλωτών, του Υπουργείου Οικονομικών και Προστασίας του Κλίματος και του Υπουργείου Εσωτερικών και Κοινότητας.

Ο NOW ασχολείται με το μέλλον των τεχνολογιών χωρίς εκπομπές σε ένα ενοποιημένο ενεργειακό σύστημα. Χρησιμοποιεί την τεχνογνωσία του για να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των ομοσπονδιακών προγραμμάτων χρηματοδότησης στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας και του ενεργειακού εφοδιασμού, παρέχει συμβουλές στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και διατηρεί κατάλληλα δίκτυα στη βιομηχανία, τους δήμους, τις δημοτικές εταιρείες, τις ενώσεις, την πολιτική και την επιστήμη, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στους τομείς της τεχνολογίας υδρογόνου και καυσίμων, της υποδομής μπαταριών και φόρτισης, της αυτόνομης ηλεκτρικής τροφοδοσίας, καθώς και των καυσίμων LNG και ηλεκτρικής ενέργειας, η τεχνική εμπειρογνωμοσύνη του NOW όσον αφορά τα οχήματα και τις υποδομές κυμαίνεται από την ανάπτυξη μεμονωμένων εξαρτημάτων και τις δοκιμές συστημάτων έως την προμήθεια οχημάτων και την κατασκευή της σχετικής υποδομής ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης.

Η παροχή συμβουλών στα αναθέτοντα ομοσπονδιακά υπουργεία αποτελεί σημαντικό καθήκον του NOW. Από την αξιολόγηση των τεχνολογικών τάσεων και των αναγκών χρηματοδότησης, την απάντηση σε συγκεκριμένες τεχνολογικές ερωτήσεις, έως την προετοιμασία περιφερειακών έργων ή διεθνών δραστηριοτήτων, οι εμπειρογνώμονες του NOW παρέχουν υψηλής ποιότητας, επίκαιρες πληροφορίες για έναν τεράστιο αριθμό ερωτημάτων. Ο NOW είναι επίσης επιφορτισμένος με την εκπόνηση εθνικών στρατηγικών σχεδίων στο πλαίσιο των μέτρων της ΕΕ, καθώς και με την προώθηση της στρατηγικής για την κινητικότητα και τα καύσιμα. Από το 2021, ο NOW συμμετέχει στην αξιολόγηση των στόχων που τίθενται στις κατευθυντήριες γραμμές χρηματοδότησης για μια πιο βιώσιμη κινητικότητα.

Όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση, τον Οκτώβριο του 2020 ο NOW ορίστηκε ως το Εθνικό Κέντρο Υποδομών Επαναφόρτισης. Στο πλαίσιο αυτό, υποστηρίζει την πολιτική της ομοσπονδιακής κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση και την εφαρμογή του εθνικού γενικού σχεδίου υποδομών επαναφόρτισης. Το πρώτο μεγάλο έργο του κέντρου αυτού είναι η ανάπτυξη ενός δημόσιου δικτύου ταχείας επαναφόρτισης με 1.000 αρχικά τοποθεσίες. Ο NOW παρέχει επίσης τεχνική υποστήριξη από το 2015 για την κατάρτιση και την υλοποίηση του εθνικού προγράμματος χρηματοδότησης για τις δημόσιες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο. Έχει αναπτύξει και εφαρμόζει ένα ειδικό ηλεκτρονικό εργαλείο για τον βέλτιστο σχεδιασμό της εθνικής υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο.

Στον τομέα του υδρογόνου, ο NOW ήταν υπεύθυνος για τη διαχείριση των προγραμμάτων χρηματοδότησης για την εγκατάσταση σταθμών ανεφοδιασμού υδρογόνου και την αγορά οχημάτων υδρογόνου στο πλαίσιο του προγράμματος NIP. Ο NOW έχει παράσχει συμβουλές στη γερμανική ομοσπονδιακή κυβέρνηση για την εκπόνηση της Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο και τώρα υποστηρίζει την εφαρμογή της μέσω του εθνικού της Γραφείου Συντονισμού για το Υδρογόνο που ιδρύθηκε το 2020.

Ο NOW παρέχει πληροφορίες, θέτει σε εφαρμογή και προωθεί τις ανταλλαγές απόψεων, απαντά σε ερωτήσεις και ενημερώνει για τα τρέχοντα μέτρα χρηματοδότησης. Η εταιρεία χρησιμοποιεί διάφορες ευκαιρίες δημοσίων σχέσεων, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών συναντήσεων σε εμπορικές εκθέσεις, ενημερωτικά δελτία, μέσα κοινωνικής δικτύωσης, συνέδρια και εκδρομές, καθώς και ένα εργαλείο εύρεσης γνώσεων με δωρεάν διαθέσιμο υλικό. Ο NOW διοργανώνει τη γενική συνέλευση του NIP, το συνέδριο ειδικών για την ηλεκτροκίνηση και το συμπόσιο για τη ναυτιλία μηδενικών εκπομπών, καθώς και περίπου 40 εργαστήρια ή εκδηλώσεις διαλόγου ετησίως. Συμμετέχει επίσης σε περίπου 50 εμπορικές εκθέσεις, συνέδρια ή περιοδεύουσες επιδείξεις σε ετήσια βάση.

Η ομάδα του NOW περιλαμβάνει περισσότερους από 130 ειδικούς από τους τομείς της τεχνολογίας της μηχανικής (συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικής τεχνολογίας, της αυτοκινητοβιομηχανίας και της μηχανολογίας, των οικονομικών επιστημών), της γεωγραφίας, της διοίκησης επιχειρήσεων, των πολιτικών, κοινωνικών και επικοινωνιακών επιστημών. Η τεχνογνωσία του NOW και του προσωπικού του έχει μεγάλη ζήτηση, ενώ πραγματοποιούν ετησίως 150 έως 200 παρουσιάσεις στη Γερμανία, την Ευρώπη και παγκοσμίως.

Το 2020, ο NOW συγκέντρωσε συνολικά έσοδα περίπου 7,4 εκατ. ευρώ με τη μορφή επιχορηγήσεων από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Γερμανίας. Τα έξοδά του ανήλθαν σε 6,9 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων το 61% ήταν έξοδα προσωπικού, το 19% λοιπά λειτουργικά έξοδα, το 17% για υπεργολαβίες εξωτερικών υπηρεσιών και το 3% για αποσβέσεις.

2.4 Ιρλανδία

Τον Δεκέμβριο του 2021, το Υπουργείο Μεταφορών της Ιρλανδίας δημοσίευσε τη νέα Στρατηγική για τις Υποδομές Επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων 2022-2025. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, έχει προβλεφθεί η ίδρυση του γραφείου Zero Emission Vehicles Ireland (ZEVl), ο οποίος θα υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών. Το ZEVl θα είναι ένα κυβερνητικό γραφείο με εντολή να συντονίζει και να υλοποιεί την πολιτική για τα οχήματα χαμηλών εκπομπών στην Ιρλανδία. Θα συντονίζει την παροχή υποστήριξης και επιχορηγήσεων για τα Η/Ο και την παροχή των υποδομών επαναφόρτισης, αξιοποιώντας παράλληλα την τεχνογνωσία από διαφορετικούς φορείς που παρέχουν επί του παρόντος βασικά μέτρα πολιτικής και υπηρεσίες υποστήριξης για τα Η/Ο.

Το ZEVl θα είναι υπεύθυνο για τον στρατηγικό συντονισμό της πολιτικής, της νομοθετικής ρύθμισης και της φορολογίας των Η/Ο, της διαχείρισης των επιχορηγήσεων και των κινήτρων για τα Η/Ο και του Σχεδίου Υλοποίησης για τη Στρατηγική σχετικά με τις Υποδομές για τα Η/Ο. Θα συγκεντρώσει τα διάφορα προγράμματα επιχορήγησης που διαχειρίζονται σήμερα διάφοροι οργανισμοί. Καθώς η αγορά των Η/Ο ωριμάζει, οι ενισχύσεις αυτές θα καταργηθούν σταδιακά και αναμένεται ότι η παροχή υποδομών επαναφόρτισης θα αποτελέσει το βασικό αντικείμενο εστίασης του ZEVl για το δεύτερο μισό της επόμενης δεκαετίας.

Για την εκπλήρωση της αποστολής του αυτής, το ZEVl θα συντονίζει και θα υποστηρίξει την ανάπτυξη και την εξάπλωση υποδομών επαναφόρτισης που θα είναι προσβάσιμες στο κοινό. Θα συνεργαστεί με τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και τους παρόχους υπηρεσιών για την επίτευξη των στόχων της φόρτισης στον προορισμό, της φόρτισης σε κατοικημένες περιοχές (από κοινού με τις τοπικές αρχές) και των στόχων υποδομής του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), ιδίως κατά μήκος του Διευρωπαϊκού Δίκτυου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Το ZEVl θα συνεργαστεί στενά με τους πολίτες, τον δημόσιο τομέα, τους φορείς εκμετάλλευσης δικτύων, τις ρυθμιστικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους φορείς των ενεργειακών συστημάτων, καθώς και με τον ιδιωτικό τομέα που δραστηριοποιείται στον τομέα της φόρτισης Η/Ο. Ως εκ τούτου, το ZEVl θα δημιουργήσει διαφορετικές ομάδες ενδιαφερομένων που θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ιρλανδία.

Το ZEVl ξεκίνησε επίσημα τον Ιούλιο του 2022. Οι δραστηριότητές του θα περιλαμβάνουν: 1) την υποστήριξη της υιοθέτησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, 2) την παροχή υποδομών μέσω της χρηματοδότησης και κατευθύνσεων πολιτικής, 3) την καθοδήγηση σε

θέματα στρατηγικής και πολιτικής, συμπεριλαμβανομένης της φορολογίας και της νομοθεσίας, 4) την έρευνα και καινοτομία και 5) την επικοινωνία και προσέλκυση του ενδιαφέροντος του κοινού και των ενδιαφερομένων μερών. Το ZEVI θα εδρεύει στο Υπουργείο Μεταφορών και οι αρμοδιότητές του θα είναι κατανεμημένες μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών, της Ιρλανδικής Αρχής Βιώσιμης Ενέργειας (SEAI), της Εθνικής Αρχής Μεταφορών (NTA), καθώς και της Ιρλανδικής Αρχής Υποδομών Μεταφορών (TII), αξιοποιώντας τις δεξιότητες και την εμπειρία των οργανισμών αυτών. Θα υπάρχει ένα «Συμβούλιο Διασφάλισης» που θα επιβλέπει και θα διασφαλίζει την επιτυχή εφαρμογή του προγράμματος εργασίας του Γραφείου. Θα υπάρχει επίσης μια «Ομάδα Προόδου» που θα είναι το όργανο διακυβέρνησης υπεύθυνο για την παρακολούθηση της προόδου του Προγράμματος Εργασίας, τη διασφάλιση της εκτέλεσης των καθηκόντων και την επίτευξη των βασικών δεικτών απόδοσης. Τέλος, θα υπάρχει ένα «Γραφείο Διαχείρισης Προγραμμάτων» που θα υποστηρίζει τον σχεδιασμό και την υλοποίηση και θα συντονίζει τη διακυβέρνηση του ZEVI. Η έναρξη λειτουργίας του ZEVI συνοδεύτηκε με την ανακοίνωση πολλών νέων προγραμμάτων χρηματοδότησης για την αγορά οχημάτων μηδενικών ρύπων (Zero-Emission Vehicles - ZEV), καθώς και την ανάπτυξη της υποδομής για τα ZEV στην Ιρλανδία.

2.5 Κάτω Χώρες

Στις Κάτω Χώρες, υπάρχουν διάφοροι εθνικοί φορείς που ασχολούνται με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Μαζί με το Υπουργείο Οικονομικών και Κλίματος, το Υπουργείο Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων, καθώς και εκπροσώπους των τοπικών και περιφερειακών αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης δικτύων, οι εν λόγω φορείς εκπροσωπούνται στη συντονιστική επιτροπή του εθνικού θεματολογίου για τις υποδομές επαναφόρτισης (NAL).

Ο Οργανισμός Επιχειρήσεων των Κάτω Χωρών (RVO), που ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών και Κλίματος, διαχειρίζεται εθνικά προγράμματα στον τομέα της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας για λογαριασμό της ολλανδικής κυβέρνησης. Στα καθήκοντά του περιλαμβάνεται επίσης η εφαρμογή των προγραμμάτων επιχορήγησης των Η/Ο για νοικοκυριά, επιχειρήσεις και δημόσια μέσα μεταφοράς για λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων. Ο RVO συγκεντρώνει δεδομένα για την εξέλιξη του τομέα της ηλεκτροκίνησης στις Κάτω Χώρες και παρέχει πρακτικές πληροφορίες για την ηλεκτροκίνηση στα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο RVO έχει επίσης οριστεί ως γραμματεία του NAL και παρακολουθεί την εφαρμογή του.

Η Formula E-Team (FET) είναι μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μεταξύ της επιχειρηματικής κοινότητας, των φορέων γνώσης και των κυβερνήσεων και διαθέτει μεγάλη ποικιλία μελών από κυβερνήσεις, τοπικές και περιφερειακές αρχές, φορείς εκμετάλλευσης δικτύων, ενώσεις για τα Η/Ο και το περιβάλλον, καθώς και από τον ιδιωτικό τομέα. Ο RVO διασφαλίζει επίσης τη λειτουργία της γραμματείας. Η FET δημιουργήθηκε για να παρέχει συμβουλές στον Υφυπουργό του Υπουργείου Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων σχετικά με την εφαρμογή της πολιτικής για τις ηλεκτρικές μεταφορές. Η FET συμμετέχει επίσης στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης και της ανταλλαγής γνώσεων, της παροχής πληροφοριών και της υποστήριξης για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, των ηλεκτρικών οχημάτων, των υποδομών επαναφόρτισης και της ενσωμάτωσης στο ηλεκτρικό δίκτυο. Στο πλαίσιο της FET έχουν συσταθεί διάφορες ομάδες

εργασίας, συμπεριλαμβανομένης μιας ομάδας εργασίας για την επικοινωνία (η οποία είναι επίσης υπεύθυνη για τον εθνικό ιστότοπο για την ηλεκτροκίνηση www.nederlandelektrisch.nl), μια ομάδα εργασίας για τις μπαταρίες και μια ομάδα εργασίας για τη διεθνοποίηση που υποστηρίζει τις διεθνείς δραστηριότητες των ολλανδικών επιχειρήσεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Η Ολλανδική Πλατφόρμα Γνώσης για την Υποδομή Επαναφόρτισης (NKL) έχει ως αποστολή να επιταχύνει την ηλεκτροκίνηση συμβάλλοντας σε μια πιο οικονομική και ασφαλή υποδομή επαναφόρτισης στις Κάτω Χώρες. Η NKL το διασφαλίζει αυτό μέσω της επεξεργασίας εγχειριδίων, εργαλείων και οδηγιών για την ηλεκτροκίνηση καθώς και την ανταλλαγή γνώσεων, π.χ. μέσω εξειδικευμένων περιοδευουσών επιδείξεων, καθώς και μέσω της λειτουργίας κέντρου γνώσης για την ηλεκτροκίνηση. Η NKL διενεργεί ετήσια ανασκόπηση συγκριτικής αξιολόγησης του κόστους και των εσόδων της υποδομής επαναφόρτισης Ανεξάρτητο Τμήμα Ηλεκτροκίνησης που υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας. Η NKL εφαρμόζει επίσης ένα μοντέλο για την αξιολόγηση της ωριμότητας και του επαγγελματισμού της αγοράς ηλεκτροκίνησης στις Κάτω Χώρες. Η NKL λειτουργεί ένα σημείο ενημέρωσης για την ηλεκτροκίνηση που απευθύνεται στις τοπικές αρχές και παρέχει τεχνικά, νομικά, οργανωτικά και οικονομικά δελτία πληροφοριών σχετικά με τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο. Διαχειρίζεται έναν ιστότοπο (www.laadpraalnodig.nl) που επιτρέπει στα νοικοκυριά να υποβάλλουν ηλεκτρονικές αιτήσεις για την εγκατάσταση ενός σταθμού επαναφόρτισης Η/Ο στον δρόμο τους. Η NKL συμμετέχει και σε διεθνή έργα, π.χ. στο πλαίσιο του Ιδρύματος EVRoaming.

Το ElaadNL είναι το κέντρο γνώσης και καινοτομίας στον τομέα της έξυπνης επαναφόρτισης και των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο στις Κάτω Χώρες. Το ElaadNL δημιουργήθηκε ως ένα ίδρυμα με πρωτοβουλία των ολλανδικών φορέων εκμετάλλευσης δικτύων. Μέσω της αμοιβαίας συμμετοχής τους στο ElaadNL, οι φορείς εκμετάλλευσης δικτύων αποκτούν μια γενική επισκόπηση των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για να διασφαλιστεί ότι το δίκτυο παραμένει αξιόπιστο και οικονομικά προσιτό, ενώ παράλληλα επιτρέπει την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Το ElaadNL συμμετέχει στην ανάπτυξη προτύπων και πρωτοκόλλων για τη φόρτιση των Η/Ο και μελετά καινοτόμες λύσεις (έξυπνη επαναφόρτιση, διαλειτουργικότητα, V2G, κυβερνοασφάλεια κ.λπ.) για τη βέλτιστη ενσωμάτωση της υποδομής φόρτισης των Η/Ο στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας.

2.6 Νορβηγία

Η Enova είναι μια νορβηγική κρατική επιχείρηση που ιδρύθηκε το 2001 και υπάγεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής (MCE). Συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στην ανάπτυξη της ενεργειακής και κλιματικής τεχνολογίας και στην ενίσχυση της ασφάλειας του εφοδιασμού. Η Enova είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και την κατανομή των χρηματοδοτικών συνεισφορών από το εθνικό ταμείο για το κλίμα και την ενέργεια, ύψους περίπου 300 εκατ. ευρώ ετησίως, σε έργα στον τομέα της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της ενεργειακής ασφάλειας και της τεχνολογικής ανάπτυξης.

Το έργο της Enova στον τομέα των μεταφορών μηδενικών εκπομπών περιλαμβάνει δραστηριότητες στους τομείς των ηλεκτρικών λύσεων με μπαταρίες, του υδρογόνου, του βιοαερίου, των υποδομών, των μέτρων ενεργειακής απόδοσης και των λύσεων υλικοτεχνικής υποστήριξης. Οι δραστηριότητες αυτές συγκεντρώνουν σήμερα το μεγαλύτερο

μερίδιο της παρεχόμενης χρηματοδότησης. Η Επονα έχει παράσχει χρηματοδότηση για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου ταχείας επαναφόρτισης Η/Ο με έμφαση στους εθνικούς διαδρόμους μεταφορών και σε δήμους με χαμηλή ή καθόλου κάλυψη. Από το 2015 η Επονα έχει παράσχει συνολικά υποστήριξη σε 568 σημεία ταχείας και υπερταχείας επαναφόρτισης.

Η Επονα εφαρμόζει σχέδια επιδοτήσεων για την αγορά ηλεκτρικών βαν, φορτηγών και μηχανημάτων δομικών έργων. Υποστηρίζει επίσης έργα υποδομής επαναφόρτισης για ηλεκτρικά αστικά λεωφορεία. Τέλος, έχει παράσχει υποστήριξη σε έργα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με βάση το ηλεκτρικό ρεύμα και το υδρογόνο, καθώς και της ηλεκτρικής τροφοδοσίας από ξηράς για τα πλοία.

Το 2020 η Επονα είχε 82 μόνιμους υπαλλήλους, οι οποίοι διαχειρίζονταν χρηματοδοτικά προγράμματα συνολικού προϋπολογισμού περίπου 320 εκατ. ευρώ.

2.7 Πορτογαλία

Η MOBI.E S.A. είναι μια δημόσια εταιρεία που ιδρύθηκε το 2015 βάσει του νόμου 39/2010 ως εθνικός «Φορέας Εκμετάλλευσης του Δικτύου ηλεκτροκίνησης» (*entidade gestora da rede de mobilidade elétrica - EGME*). Η MOBI.E διαδραματίζει ηγετικό και διευκολυντικό ρόλο στη διαδικασία μετάβασης για την ηλεκτροκίνηση στην Πορτογαλία, λειτουργώντας ως ένα δημόσιο μέσο για την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας. Στην εταιρεία έχει ανατεθεί η ευθύνη για την ανάπτυξη, διαχείριση και παρακολούθηση του εθνικού δικτύου σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο.

Χρηματοδοτούμενη από τον δημόσιο προϋπολογισμό (συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) και του Πορτογαλικού Ταμείου Άνθρακα) και τη δημόσια επιχείρηση ενέργειας EDP, η MOBI.E υλοποίησε μια πιλοτική εθνική δημόσια υποδομή επαναφόρτισης Η/Ο. Η MOBI.E ήταν υπεύθυνη για την προμήθεια, εγκατάσταση και ιδιοκτησία των σταθμών επαναφόρτισης, καθώς και για τη λειτουργία και τη συντήρησή τους. Από το 2020, η αγορά υπηρεσιών επαναφόρτισης Η/Ο στην Πορτογαλία έχει ανοίξει πλήρως και η MOBI.E συμμετέχει στην αγορά αυτή ως δημόσιο συμψηφιστικό γραφείο για την ηλεκτροκίνηση.

Όλοι οι σταθμοί επαναφόρτισης που είναι προσβάσιμοι στο κοινό στην Πορτογαλία απαιτείται από τον νόμο να ενταχθούν στο δίκτυο της MOBI.E. Η MOBI.E έχει την ευθύνη για τη διαχείριση των ενεργειακών και χρηματοοικονομικών ροών που προκύπτουν από τη λειτουργία του δικτύου της MOBI.E. Η MOBI.E εκδίδει επίσης ενιαίες κάρτες επαναφόρτισης που επιτρέπουν την πρόσβαση σε όλους τους σταθμούς επαναφόρτισης εντός του δικτύου της MOBI.E. Τα τέλη για τις υπηρεσίες της MOBI.E ρυθμίζονται από την Πορτογαλική Ρυθμιστική Αρχή Ενεργειακών Υπηρεσιών (ERSE). Μέχρι τα τέλη του 2016, η επαναφόρτιση Η/Ο στο δίκτυο της MOBI.E ήταν δωρεάν. Από το 2017 ισχύουν τέλη επαναφόρτισης ανάλογα με τις συνθήκες του εκάστοτε παρόχου υπηρεσιών ηλεκτρικής κινητικότητας. Στην τρέχουσα «φάση της αγοράς», ο ρόλος της MOBI.E έχει μετατραπεί σε εθνικό συμψηφιστικό γραφείο για τις συναλλαγές μεταξύ των φορέων λειτουργίας σταθμών επαναφόρτισης και των παρόχων υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Η MOBI.E ασχολείται επίσης με την ευαισθητοποίηση και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με την ηλεκτροκίνηση στο ευρύ κοινό.

Το 2021 η MOBI.E είχε συνολικό κύκλο εργασιών περίπου 2 εκατ. ευρώ. Το 2021 η εταιρεία απασχολούσε 16 υπαλλήλους. Η MOBI.E ανήκει κατά 100% στο πορτογαλικό κράτος, το οποίο εκπροσωπείται από τη Γενική Διεύθυνση Δημόσιου Ταμείου και Οικονομικών.

2.8 Ισπανία

Το Ινστιτούτο Διαφοροποίησης και Εξοικονόμησης Ενέργειας (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía - IDAE) υποστηρίζει την ισπανική κυβέρνηση στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Η IDAE είναι μια δημόσια εταιρεία (EPE) που ιδρύθηκε το 1984 και υπάγεται στο Υπουργείο Οικολογικής Μετάβασης. Επιβλέπεται και αναφέρεται στον Υπουργό Ενέργειας. Η IDAE συμβάλλει στην εκπλήρωση των στόχων και των δεσμεύσεων της Ισπανίας σχετικά με τις βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και άλλες τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Για τον σκοπό αυτό, η IDAE πραγματοποιεί δραστηριότητες προώθησης και κατάρτισης, παροχής τεχνικών συμβουλών, ανάπτυξης ειδικών προγραμμάτων και χρηματοδότησης τεχνικών έργων που είναι καινοτόμα και μπορούν να τύχουν πολλαπλών εφαρμογών. Ομοίως, το ινστιτούτο ηγείται της ενεργού διεθνούς δέσμευσης στο πλαίσιο διαφόρων ευρωπαϊκών προγραμμάτων και της συνεργασίας με τρίτες χώρες.

Οι δραστηριότητες της IDAE στον τομέα της ηλεκτροκίνησης συντονίζονται από το τμήμα βιώσιμης κινητικότητας. Η IDAE συμμετέχει στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ισπανία από την ίδρυσή της, με την υλοποίηση του πιλοτικού έργου MOVELE μεταξύ 2008-2012. Η IDAE έχει επίσης εφαρμόσει διάφορα προγράμματα χρηματοδότησης για την ηλεκτροκίνηση για λογαριασμό της ισπανικής κυβέρνησης. Στο πλαίσιο του Σχεδίου MOVALT Vehículos και του Σχεδίου MOVALT Infraestructura, η IDAE παρέχει επιδοτήσεις για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο από το 2017-2018. Τα προγράμματα αυτά διαδέχθηκαν διάφοροι γύροι του προγράμματος MOVES, το οποίο υλοποιείται από την IDAE από το 2019 και επιδοτεί την αγορά Η/Ο και την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο με συνολικό προϋπολογισμό ύψους 545 εκατ. ευρώ.

Η IDAE συμμετέχει ενεργά σε έργα και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με τις βιώσιμες μεταφορές και προωθούνται από την ΕΕ, τις ομάδες εργασίας του Ευρωπαϊκού Ενεργειακού Δικτύου (EnR) και τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (IEA). Συμμετέχει επίσης σε σωματεία, φόρουμ και ομάδες εργασίας σε εθνικό επίπεδο. Τέλος, ασχολείται επίσης με την ευαισθητοποίηση και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις βιώσιμες μεταφορές στο ευρύ κοινό.

2.9 Σουηδία

Το Swedish Electromobility Centre (SEC) είναι ένα εθνικό ερευνητικό κέντρο για την ηλεκτροκίνηση στη Σουηδία. Έχει αναλάβει τις εθνικές αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και χρησιμεύει ως πλατφόρμα αλληλεπίδρασης μεταξύ ακαδημαϊκού κόσμου, βιομηχανίας και κοινωνίας. Η SEC ιδρύθηκε από τη Σουηδική Υπηρεσία Ενέργειας σε συνεργασία με τη σουηδική αυτοκινητοβιομηχανία και την ακαδημαϊκή κοινότητα. Η

Σουηδική Υπηρεσία Ενέργειας, η οποία είναι μια ανεξάρτητη υπηρεσία που εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών, παρέχει το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης της SEC.

Η SEC διεξάγει έρευνες πρώτης γραμμής, έρευνες σε θεματικούς τομείς ως πλατφόρμες για τη σουηδική εθνική ερευνητική ατζέντα, διοργανώνει συνέδρια και εργαστήρια, παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, καθώς και τη λειτουργία ενός εθνικού δικτύου για διδακτορικούς φοιτητές. Αναπτύσσει και βελτιστοποιεί τις υφιστάμενες και μελλοντικές λύσεις ηλεκτροκίνησης για ενεργειακά αποδοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον ιδέες ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, καθώς και πλοίων και αεροσκαφών. Η έρευνά της επικεντρώνεται στο σύστημα μετάδοσης κίνησης με τα εξαρτήματά του και στο σύστημα ελέγχου, καθώς και στην υποδομή αυτή καθαυτή, στην αλληλεπίδραση μεταξύ των οχημάτων και την ικανότητά τους να χρησιμοποιούν την υποδομή.

Η έρευνα που διεξάγεται στην SEC χωρίζεται σε πέντε ξεχωριστές θεματικές ενότητες: Έξυπνα οχήματα και συστήματα, ηλεκτρικοί κινητήρες και φόρτιση, αποθήκευση ενέργειας, περιβάλλον και κοινωνία και αλληλεπίδραση οχήματος-δικτύου. Όλες οι θεματικές ενότητες πραγματοποιούν ερευνητικά έργα που χρηματοδοτούνται από την SEC, των οποίων η ανάπτυξη και τα αποτελέσματα παρακολουθούνται στις συνεδριάσεις κάθε θεματικής ομάδας. Το Σουηδικό Κέντρο Ηλεκτροκίνησης φέρνει σε επαφή τον ακαδημαϊκό χώρο και την αυτοκινητοβιομηχανία σε μια σειρά διαφόρων ερευνητικών κλάδων.

2.10 Ηνωμένο Βασίλειο

Το Γραφείο Οχημάτων Μηδενικών Εκπομπών (OZEV) στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι μια ομάδα που απαρτίζεται από μέλη από όλη την κυβέρνηση και παρέχει υποστήριξη για τη μετάβαση στα οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV). Το OZEV υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών (DfT) και στο Τμήμα Επιχειρήσεων, Ενέργειας και Βιομηχανικής Στρατηγικής (BEIS). Το γραφείο ιδρύθηκε το 2009 ως Γραφείο Οχημάτων Χαμηλών Εκπομπών (OLEV) και το 2020 μετονομάστηκε σε OZEV. Η ίδρυσή του αποδίδεται στο γεγονός ότι η μετάβαση στα ZEV είναι ένα ζήτημα που αφορά όλα τα τμήματα και την ανάγκη για στενή συνεργασία μεταξύ των ομάδων κάθε τμήματος.¹

Το OZEV δεν είναι μια ανεξάρτητη υπηρεσία, αλλά μια διυπηρεσιακή ομάδα εμπειρογνομόνων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης που στεγάζεται στο DfT (εντός της μονάδας Απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές), αλλά διαθέτει επίσης προσωπικό από το BEIS. Το OZEV χρηματοδοτείται επίσης τόσο από το DfT όσο και από το BEIS. Σε διοικητικό επίπεδο, ο Μόνιμος Γραμματέας του DfT είναι ο εκπρόσωπος του Υπουργικού Συμβουλίου για το έργο του OZEV, καθώς και ο υπόλογος για τη χρηματοδότηση που παρέχει το OZEV για την υποστήριξη της ανάπτυξης των ZEV και της υποδομής επαναφόρτισης στο ΗΒ. Οι καθημερινές αποφάσεις σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος εργασίας του OZEV συμφωνούνται από κοινού από τους Υπουργούς του OZEV τόσο στο DfT όσο και στο BEIS. Κάθε πολιτική μπορεί να εφαρμοστεί μόνο όταν εξασφαλιστεί η συμφωνία των υπουργών και των δύο υπουργείων.

¹ Αρχικά, στο OLEV συμμετείχαν τρία κυβερνητικά υπουργεία, και συγκεκριμένα τα Υπουργεία Μεταφορών (DfT), Επιχειρήσεων, Καινοτομίας και Δεξιότητων (BIS) και Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (DECC). Τα δύο τελευταία συγχωνεύθηκαν αργότερα στο Υπουργείο Επιχειρήσεων, Ενέργειας και Βιομηχανικής Στρατηγικής (BEIS).

Το ΟΖΕΒ είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής και την υλοποίηση της μετάβασης σε οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV). Εκτός από τα plug-in H/O (ηλεκτρικά οχήματα που φορτίζονται με ρευματολήπτη), είναι επίσης υπεύθυνο για την προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων με κυψέλες καυσίμου που λειτουργούν με υδρογόνο. Το ΟΖΕΒ υποστηρίζει την ανάπτυξη της εθνικής πολιτικής και του κανονιστικού πλαισίου για τα ZEV και παρέχει χρηματοδότηση για την υποστήριξη της υιοθέτησης νέων ZEV, καθώς και υποδομών επαναφόρτισης. Το OLEV λειτουργεί επίσης ως κέντρο ενιαίας εξυπηρέτησης για την αλληλεπίδραση μεταξύ της κυβέρνησης, της βιομηχανίας και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων στην αναπτυσσόμενη αγορά των ZEV.

Το ΟΖΕΒ παρέχει ειδικότερα επιχορηγήσεις για τη μείωση του αρχικού κόστους των νέων ZEV, όπως οι επιχορηγήσεις για τα plug-in οχήματα. Σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές, παρέχει επιχορηγήσεις για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης και κόμβων επαναφόρτισης σε δημόσιους δρόμους και άλλους δημόσιους χώρους. Παρέχει επίσης επιχορηγήσεις για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης οχημάτων μηδενικών εκπομπών (ZEV) σε σπίτια και χώρους εργασίας. Το ΟΖΕΒ εφαρμόζει επίσης προγράμματα χρηματοδότησης για την έρευνα και ανάπτυξη (E&A) υπό την ηγεσία της βιομηχανίας, τα οποία επικεντρώνονται σε τεχνολογίες αρχικού σταδίου στον τομέα των ZEV και των υποδομών επαναφόρτισης. Το γραφείο υλοποιεί επίσης εκστρατείες ενημέρωσης των καταναλωτών για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV).

Ορισμένες κυβερνητικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τα οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV) υλοποιούνται εκτός του OLEV. Αυτές περιλαμβάνουν π.χ. την προώθηση των λεωφορείων μηδενικών εκπομπών (υπό την ηγεσία της ομάδας Green Bus του DfT), των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και της ρύθμισης των εκπομπών CO₂ από τα νέα οδικά οχήματα (υπό την ηγεσία της ομάδας Environment Strategy του DfT), την κατασκευή ZEV στο Ηνωμένο Βασίλειο (υπό την ηγεσία της ομάδας Business Sectors, Automotive Unit του BEIS), καθώς και την ενσωμάτωση των ZEV στο ενεργειακό σύστημα (υπό την ηγεσία της ομάδας Energy and Security Group του BEIS).

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν περίπου 70 υπάλληλοι DfT και BEIS που συμμετέχουν στο έργο του ΟΖΕΒ. Μέχρι το 2021, το ΟΖΕΒ είχε ήδη υλοποιήσει προγράμματα χρηματοδότησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών (ZEV) συνολικού προϋπολογισμού άνω του 1,5 δισεκατομμυρίου λιρών.

2.11 Σύνοψη ευρωπαϊκών εμπειριών

Από την ανάλυση των ευρωπαϊκών εμπειριών, προέκυψε ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των εθνικών οργανισμών όσον αφορά την εντολή τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. η ADEME στη Γαλλία, η IDAE στην Ισπανία, η Enova στη Νορβηγία), η ηλεκτροκίνηση εντάσσεται στις αρμοδιότητες υφιστάμενων οργανισμών με αρμοδιότητες στον τομέα της ενέργειας και του περιβάλλοντος. Σε άλλες περιπτώσεις (π.χ. η AustriaTech), εντάσσεται στις αρμοδιότητες ενός εθνικού οργανισμού που ασχολείται με τη κινητικότητα του μέλλοντος. Η NOW στη Γερμανία και η OZEV στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν επίσης αρμοδιότητες στον τομέα του υδρογόνου και των ηλεκτρικών οχημάτων κυψελών καυσίμου (FCEV). Στις Κάτω Χώρες, υπάρχουν διάφοροι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για διάφορες πτυχές της ηλεκτροκίνησης.

Υπάρχουν επίσης διαφορές όσον αφορά τις συγκεκριμένες δραστηριότητες και τα καθήκοντα των εθνικών αυτών υπηρεσιών. Σε πολλές περιπτώσεις (π.χ. ADEME, NOW, RVO, Enova, IDAE, OZEV), οι εθνικοί φορείς είναι υπεύθυνοι για την παροχή οικονομικής υποστήριξης (επιχορηγήσεις) για την αγορά των ZEV ή την ανάπτυξη της υποδομής για τα ZEV. Αρκετοί εθνικοί φορείς (AustriaTech, ADEME, NOW, ElaadNL, IDAE, SEC) δραστηριοποιούνται επίσης στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας. Οι περισσότεροι από αυτούς έχουν επίσης ευθύνες όσον αφορά την ενημέρωση του κοινού και την ευαισθητοποίηση.

Όσον αφορά το νομικό τους καθεστώς, οι περισσότεροι εθνικοί φορείς έχουν συσταθεί ως δημόσιες εταιρείες (π.χ. AustriaTech, ADEME, NOW, RVO, Enova, MOBIL.E, IDEA). Το SEC στη Σουηδία είναι ένα εθνικό ερευνητικό κέντρο που ιδρύθηκε από τη Σουηδική Υπηρεσία Ενέργειας, η οποία είναι μια ανεξάρτητη υπηρεσία. Το ElaadNL είναι ένα ίδρυμα που ιδρύθηκε από τους ολλανδικούς φορείς εκμετάλλευσης δικτύων. Το ZEV1 και το OZEV έχουν συσταθεί ως διυπουργικά γραφεία, δηλαδή εντάσσονται στη θεσμική δομή ενός από τα συμμετέχοντα υπουργεία. Όσον αφορά τους εργαζόμενους και τον προϋπολογισμό για την ηλεκτροκίνηση, υπάρχουν επίσης μεγάλες διαφορές μεταξύ των επιμέρους φορέων, ανάλογα με το εύρος των αρμοδιοτήτων τους.

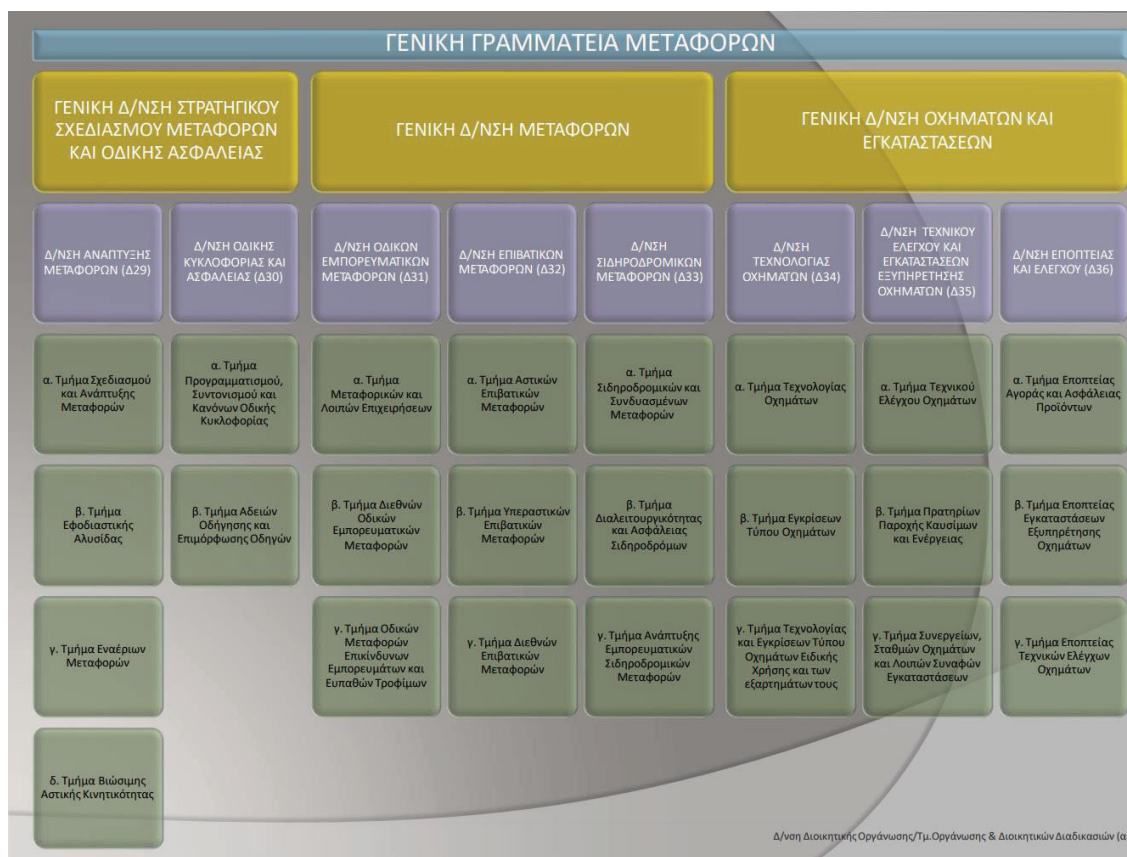
3. Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα

Η ευθύνη για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα επιμερίζεται κυρίως μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ) και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Άλλα υπουργεία συμβάλλουν επίσης σε συγκεκριμένα θέματα που σχετίζονται με το πεδίο αρμοδιότητάς τους. Επιπλέον, ειδικές αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης έχουν και άλλοι εθνικοί φορείς με εποπτικό ή επικουρικό ρόλο στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, όπως η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ), ο Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ) ή το Πράσινο Ταμείο.

3.1 Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ) ορίζονται με το Προεδρικό Διάταγμα 123/2017 για τον Οργανισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα θέματα που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση εξετάζονται επί του παρόντος κυρίως στο επίπεδο της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών.

Σχήμα 1: Οργανόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών



Σύμφωνα με το άρθρο 72 του Π.Δ. 123/2017, οι στρατηγικοί στόχοι της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων είναι:

α. Η προαγωγή της οδικής ασφάλειας μέσω σχεδιασμού και υλοποίησης δράσης δημόσιων πολιτικών για τον εκσυγχρονισμό των τεχνικών απαιτήσεων των οχημάτων και την ανάπτυξη αποτελεσματικού συστήματος τεχνικού ελέγχου.

β. Ο σχεδιασμός πολιτικών για την προώθηση της χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων.

γ. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη ολοκληρωμένης δράσης δημόσιας πολιτικής για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων.

δ. Η παρακολούθηση υλοποίησης των παραπάνω πολιτικών μέσω της επιτήρησης της αγοράς οχημάτων και του ελέγχου των εμπλεκόμενων με σκοπό την προστασία του πολίτη και των επιχειρήσεων.

ε. Η τήρηση των σχετικών μητρώων δια των αρμόδιων τμημάτων.

στ. Η συνεργασία με διαχειριστικές αρχές για τον προγραμματισμό ένταξης έργων των υπηρεσιών αρμοδιότητάς της.

ζ. Ο συντονισμός των υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτήν για προετοιμασία και υποβολή προτάσεων ένταξης έργων στο ΕΣΠΑ.

Η Γενική Διεύθυνση Οχημάτων και Εγκαταστάσεων συγκροτείται από τις ακόλουθες οργανωτικές μονάδες:

α. Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων (Δ34)

β. Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων (Δ35)

γ. Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου (Δ36)

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 7 και το άρθρο 13 παρ. 7 του περί Ηλεκτροκίνησης Νόμου 4710/2020, έχει ανατεθεί στο ΥΜΕ η ευθύνη για τη διαχείριση του ηλεκτρονικού Μητρώου Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.). Πρόσβαση σε αυτό το μητρώο έχουν και το ΥΠΕΝ και η ΡΑΕ.

Το ΥΜΕ έχει την κύρια ευθύνη για τη μεταφορά και εφαρμογή των απαιτήσεων της οδηγίας της ΕΕ για τα εναλλακτικά καύσιμα (AFID) στην Ελλάδα. Το ΥΜΕ ήταν επίσης υπεύθυνο για τον συντονισμό της εκπόνησης του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής για την Ανάπτυξη της Αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον Τομέα των Μεταφορών το 2017. Το ΥΜΕ είναι υπεύθυνο για τον συντονισμό της έγκρισης τύπου και της ταξινόμησης των Η/Ο, του περιοδικού ελέγχου των Η/Ο, καθώς και της χρήσης καθαρών οχημάτων στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

3.2 Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) ορίζονται με το ΠΔ 123/2017. Στο παρελθόν, υπεύθυνο για τα θέματα σχετικά με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα ήταν κυρίως το ΥΠΕΝ, και ειδικότερα η Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και Εναλλακτικών Καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτής της

διεύθυνσης, το τμήμα μεταφορών ΑΠΕ και εναλλακτικών καυσίμων είχε την κύρια θεσμική ευθύνη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Μετά την ψήφιση του Ν. 4710/2020 και με βάση τις διατάξεις του άρθρου 40 του νόμου αυτού, συστάθηκε στο ΥΠΕΝ Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης που υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας.

Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες, σύμφωνα με το νέο άρθρο 47Α που προστέθηκε στο Προεδρικό Διάταγμα 132/2017 για τον Οργανισμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας:

α) η εισήγηση της εθνικής πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση λαμβάνοντας υπόψη το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) και τη Μακροχρόνια Στρατηγική για το έτος 2050, η εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου Ηλεκτροκίνησης σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία, η περαιτέρω παρακολούθηση και επικαιροποίηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση και η παρακολούθηση της εφαρμογής των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων,

β) η εισήγηση για εκπόνηση έργων, μελετών, προγραμμάτων και δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο του εθνικού στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων, όπως αυτή περιγράφεται στο ΕΣΕΚ και η υλοποίηση τέτοιων δράσεων,

γ) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την προώθηση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης,

δ) η εισήγηση για την προσαρμογή του σχετικού εθνικού δικαίου στο ενωσιακό δίκαιο στον τομέα αρμοδιότητάς του,

ε) η αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και η μέριμνα για τη συγκέντρωση, αξιολόγηση, επεξεργασία, τήρηση και παροχή στατιστικών στοιχείων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, καθώς και η ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,

στ) η διατύπωση προτάσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση διοικητικών δυσχερειών, τα οποία προκύπτουν κατά την αδειοδοτική ή άλλη συναφή διαδικασία που αφορά στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,

ζ) η εποπτεία των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, σε συνεργασία με τη ΡΑΕ, για θέματα αρμοδιότητάς της που αφορούν στην αγορά ενέργειας, ιδίως μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.,

η) η εισήγηση για την επιβολή προστίμων για παραβάσεις που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,

θ) η εκπροσώπηση της ελληνικής πολιτείας σε διεθνή fora, συνέδρια, οργανισμούς, επιτροπές κ.λπ., για τα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,

ι) η ενημέρωση και πληροφόρηση του κοινού και των επιχειρήσεων για το θεσμικό, νομοθετικό, φορολογικό και χρηματοοικονομικό πλαίσιο του τομέα της ηλεκτροκίνησης, καθώς και για τις σχετικές διαδικασίες αδειοδότησης και ένταξης σε υφιστάμενα προγράμματα ή σχέδια ενίσχυσης,

ια) η μέριμνα για τη σύνταξη και αποστολή απόψεων και στοιχείων της Διοίκησης στο Συμβούλιο της Επικρατείας και στα τακτικά διοικητικά δικαστήρια για υποθέσεις που συζητούνται σε αυτά και είναι σχετικές με τις αρμοδιότητες του Τμήματος.

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 11 του Ν. 4710/2020, το ΥΠΕΝ είναι αρμόδιο για την εποπτεία της λειτουργίας της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και των σχετικών διαδικασιών για την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των συμμετεχόντων στην αγορά, σε συνεργασία με τη ΡΑΕ για θέματα που αφορούν την αγορά ενέργειας. Το ΥΠΕΝ έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλλει κυρώσεις στους φορείς της αγοράς σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 3 του Ν. 4710/2020, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης καταρτίζει ετήσιες αξιολογήσεις για την ανάπτυξη σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Στις εκθέσεις αυτές, εντοπίζει επίσης προβλήματα σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών Η/Ο και προτείνει σχετικές παρεμβάσεις. Σε περίπτωση που προκύψουν προβλήματα σχετικά με την ανάπτυξη επαρκούς δημόσιας υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο, το ΥΠΕΝ έχει τη δυνατότητα να διοργανώσει διαγωνισμούς για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

Στο άρθρο 62 παρ. 1 του Ν. 4710/2020 διευκρινίζεται ότι η ευθύνη για τη διαχείριση των καθεστώτων χρηματοδότησης για την αγορά Η/Ο ανατίθεται στη Διαχειριστική Αρχή του ΕΣΠΑ για τον Ενεργειακό Τομέα του ΥΠΕΝ. Οι αναλυτικές αρμοδιότητες, τα καθήκοντα και οι όροι διαχείρισης των χρηματοδοτικών αυτών καθεστώτων, καθώς και κάθε άλλο ειδικό συναφές θέμα καθορίζονται με Κοινή Υπουργική Απόφαση του ΥΠΕΝ και κάθε άλλου αρμόδιου υπουργείου.

Το ΥΠΕΝ έχει επίσης την κύρια ευθύνη για την εκπόνηση του ΕΣΕΚ, τον καθορισμό και την εφαρμογή των εθνικών πολιτικών για το κλίμα και την ενέργεια, την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών, καθώς και για ζητήματα που αφορούν στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας.

3.3 Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190 της 21ης Οκτωβρίου 2019 του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών, συγκροτήθηκε διυπουργική επιτροπή για την υλοποίηση του έργου «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα». Οι αιτιολογικές σκέψεις της εν λόγω ΚΥΑ δικαιολογούν τη συγκρότηση της εν λόγω επιτροπής από την ανάγκη προώθησης της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα.

Στη διυπουργική επιτροπή προεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας Ενέργειας και Ορυκτών Πόρων και συμπροεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στα άλλα μέλη της συγκαταλέγονται ο Γενικός Γραμματέας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, επιπλέον υπάλληλοι του ΥΠΕΝ και του ΥΜΕ, καθώς και εκπρόσωποι του Υπουργείου Οικονομικών. Στην επιτροπή συμμετέχουν επίσης εκπρόσωποι και ειδικοί από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ), το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ), την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ), τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ), τον Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών ΑΕ (ΟΑΣΑ Α.Ε.). Η

γραμματειακή υποστήριξη στην επιτροπή παρέχεται από τη Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και Εναλλακτικών Καυσίμων του ΥΠΕΝ.

Έργο της Επιτροπής είναι η υποβολή προτάσεων για:

- Την εκπόνηση εθνικού επιχειρησιακού σχεδίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελληνική Επικράτεια μέχρι 30 Ιουνίου 2020.
- Την διαχείριση και τον συντονισμό σε διυπουργικό επίπεδο όλων των ενεργειών και των δράσεων που αφορούν στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα,
- Την αναθεώρηση των στόχων για την ηλεκτροκίνηση που συμπεριλαμβάνονται στο «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα», καθώς και στο «Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών».
- Τον σχεδιασμό εφαρμογής ολοκληρωμένου προγράμματος κινήτρων για την προώθηση της διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.
- Την καταγραφή εθνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων με σκοπό την ένταξη δράσεων ηλεκτροκίνησης σε προγράμματα χρηματοδότησης,
- Την αποτύπωση των εξελίξεων του Ευρωπαϊκού πλαισίου (νέες Οδηγίες στο πλαίσιο των «Clean Energy Package» και «Clean Mobility Package»),
- Τη χωροταξία των υποδομών φόρτισης ανά την Επικράτεια,
- Το ρυθμιστικό πλαίσιο των ηλεκτρικών σταθμών φόρτισης,
- Την ανάδειξη προς υλοποίηση οποιωνδήποτε άλλων θεμάτων, που αφορούν στην ηλεκτροκίνηση.

Η σύνθεση, οι συνεδριάσεις και η λειτουργία της επιτροπής διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 2690/1999 (Κώδικας Διοικητικών Διαδικασιών). Το άρθρο 3 της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190 περιλαμβάνει πρόσθετες διοικητικές διατάξεις για τη λειτουργία της διυπουργικής επιτροπής. Η θητεία των μελών της διυπουργικής επιτροπής ορίζεται για χρονικό διάστημα από την ημερομηνία υπογραφής της ΚΥΑ έως την ολοκλήρωση των εργασιών της.

Μετά τη συγκρότησή της το 2019, η διυπουργική επιτροπή παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό ανενεργή καθώς υπήρξαν ζητήματα σχετικά με την εξασφάλιση της επαρκούς συμμετοχής των μελών της επιτροπής.

3.4 Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση

Με το άρθρο 42 του Ν. 4710/2020, συστήνεται Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση στο ΥΠΕΝ. Το εν λόγω Γνωμοδοτικό Συμβούλιο υποβάλλει προτάσεις στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για θέματα που αφορούν στον σχεδιασμό της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της αύξησης του αριθμού των Η/Ο και στην αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών δράσεων και πολιτικών.

Στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου ανήκουν ιδίως:

α) η εισήγηση για τη διαμόρφωση γενικών κατευθύνσεων των πολιτικών και η επεξεργασία θέσεων και προτάσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, όπως για διοικητικά μέτρα, χρηματοδοτικά προγράμματα και οικονομικά κίνητρα και για τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης,

β) η διατύπωση γνώμης επί θεμάτων σχετικών με την εκτίμηση, ανάληψη και υλοποίηση των μέτρων προώθησης της ηλεκτροκίνησης, και εν γένει η παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για κάθε θέμα που συναρτάται με την ηλεκτροκίνηση,

γ) η εκτίμηση αντικτύπου, η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και η επικαιροποίηση των μέτρων αύξησης στη χώρα του αριθμού των Η/Ο, καθώς και η εισήγηση για τη λήψη διορθωτικών μέτρων σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώνονται αποκλίσεις από τους προβλεπόμενους στόχους,

δ) η παρακολούθηση των διεθνών τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και η διατύπωση προτάσεων προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την αξιοποίηση των σχετικών συμπερασμάτων,

ε) η συνεργασία με αντίστοιχα όργανα άλλων κρατών και διεθνών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,

στ) η παροχή, κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επιτελικής και εκτελεστικής τεχνοκρατικής υποστήριξης προς το Υπουργείο για την προώθηση και υλοποίηση των μέτρων, πολιτικών και δράσεων υπέρ της ηλεκτροκίνησης.

Το Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη με τριετή θητεία, και ειδικότερα από έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έναν (1) εκπρόσωπο της Ρ.Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ, έναν (1) εκπρόσωπο της αγοράς ηλεκτροκίνησης, έναν (1) εκπρόσωπο της ακαδημαϊκής κοινότητας, δύο (2) εμπειρογνώμονες που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και διαθέτουν ειδικές γνώσεις ή/και εξειδικευμένη επαγγελματική εμπειρία σε θέματα ηλεκτροκίνησης και έναν (1) εκπρόσωπο των κοινωνικών φορέων που δραστηριοποιείται στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, ενδεικτικώς μεταξύ Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ), σωματείων, μη κερδοσκοπικών εταιρειών κ.λπ. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται πρόσωπο εγνωσμένου κύρους και υψηλής επιστημονικής κατάρτισης στο πεδίο της έρευνας και καινοτομίας στην καθαρή ενέργεια.

Η συγκρότηση του Συμβουλίου γίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία καθορίζονται και ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας του, ο τρόπος σύγκλησης των συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, η υλικοτεχνική και διοικητική της υποστήριξη, τυχόν εξειδίκευση των εργασιών του Συμβουλίου και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εκτέλεση του έργου του. Η Υπουργική Απόφαση αυτή δεν έχει εκδοθεί μέχρι στιγμής χωρίς να έχει προσδιοριστεί σχετικό χρονοδιάγραμμα για την έκδοσή της μελλοντικά.

3.5 Πράσινη Συμφωνία για την Ηλεκτροκίνηση

Στις 5 Ιουνίου 2020, υπογράφηκε η «Πράσινη Συμφωνία για την Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης» μεταξύ του ΥΠΕΝ, του ΥΜΕ και ορισμένων άλλων ελληνικών οργανισμών και ενώσεων, όπως την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ), την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ), τον Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (ΟΑΣΑ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), τις Πολυτεχνικές Σχολές εκπροσωπούμενες από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), τα Ερευνητικά Ιδρύματα εκπροσωπούμενες από το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ), τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων

Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ), το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ), τον Ελληνικό Σύνδεσμό Εμπόρων και Προμηθευτών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΕΠΗΕ), τον Ελληνικό Σύνδεσμό Ανεξάρτητων Εταιρειών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ), τον Ελληνικό Σύνδεσμό Ηλεκτροπαραγωγών από ΑΠΕ (ΕΣΗΑΠΕ), τον μη κερδοσκοπικό «Οργανισμό Πόλεις για ποδήλατο», τον Εθελοντικό Οργανισμό Ecocity ως εκπρόσωπο των Περιβαλλοντικών Οργανώσεων, τον Σύνδεσμό Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΣΕΕΠΕ), την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος (ΕΑΕΕ), τον φορέα Ελληνικών Υποδομών και Οδών με Διόδια (HELLASTRON), καθώς και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Ακινήτων (ΠΟΜΙΔΑ).

Στόχος αυτής της Πράσινης Συμφωνίας είναι η ανάληψη πρωτοβουλιών, συνεργειών και δεσμεύσεων για τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών και τη μετάβαση σε ένα μοντέλο μετακινήσεων χαμηλών ή μηδενικών ρύπων στην Ελλάδα. Η Πράσινη Συμφωνία επιβεβαιώνει τον στόχο που έχει τεθεί στο ΕΣΕΚ για μερίδιο αγοράς των ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 30% επί του συνόλου των νέων οχημάτων έως το 2030. Αποτελεί μια πλατφόρμα συνεργασίας για την προώθηση των πράσινων μετακινήσεων μεταξύ της Κεντρικής Κυβέρνησης, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των εκπροσώπων της βιομηχανίας, του κλάδου των ΑΠΕ, των μεταφορών, των παραγωγικών δυνάμεων της χώρας, των περιβαλλοντικών οργανώσεων καθώς και της κοινωνίας των πολιτών. Τα εμπλεκόμενα μέρη της Πράσινης Συμφωνίας δεσμεύονται να συμβάλλουν στον εξηλεκτρισμό των μεταφορών στην Ελλάδα, να συνδράμουν στη δημιουργία ενός επαρκούς δικτύου υποδομών φόρτισης, να προωθούν την ηλεκτροκίνησης στη χώρα και να συνεργαστούν σε δράσεις επικοινωνίας σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Επιπλέον, υπάρχουν μεμονωμένες δεσμεύσεις των εμπλεκόμενων μερών σε σχέση με τους τομείς ευθύνης και των δραστηριοτήτων τους.

Η Πράσινη Συμφωνία για την Ηλεκτροκίνηση μπορεί να θεωρηθεί ως μια εθελοντική συμφωνία μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην κινητοποίηση της δέσμευσης σημαντικών ελληνικών φορέων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα. Επίσης, επέτρεψε την κοινοποίηση αυτής της δέσμευσης στο ευρύ κοινό και την ευαισθητοποίηση σχετικά με την ηλεκτροκίνηση σε εθνικό επίπεδο. Από την άλλη πλευρά, πολλές από τις επιμέρους δεσμεύσεις των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών δεν είναι πολύ συγκεκριμένες και έχουν διατυπωθεί με γενικούς όρους, χωρίς σαφείς δείκτες ή χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Επιπλέον, δεν έχει προβλεφθεί μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής της Πράσινης Συμφωνίας και των επιμέρους δεσμεύσεων. Για το λόγο αυτό, δεν κατέστη δυνατό να αξιοποιηθεί η δυνατότητα της Πράσινης Συμφωνίας να εξελιχθεί σε μια πλατφόρμα συνεργασίας πολλαπλών φορέων για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.

3.6 Περιφέρειες και Δήμοι

Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Νόμου 4784/2021, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.). Σκοπός των Σ.Β.Α.Κ. είναι η

δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών.

Αυτό περιλαμβάνει τον σχεδιασμό βιώσιμων μέτρων για τουλάχιστον εννέα στόχους στον τομέα των μεταφορών, ένας εκ των οποίων είναι η προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών. Το ΥΜΕ έχει την ευθύνη για την παρακολούθηση της ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. στην Ελλάδα. Για κάθε σχέδιο κινητικότητας που πληροί τις προϋποθέσεις του Νόμου 4784/2021, εκδίδεται υπουργική απόφαση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να χαρακτηριστεί το σχέδιο του Ο.Τ.Α. ως Σ.Β.Α.Κ..

Σύμφωνα με το Άρθρο 17 του Νόμου 4710/2020 για την «Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α.», όλοι οι δήμοι στην Ελλάδα εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού, κανονικής ή υψηλής ισχύος, δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σ.Β.Α.Κ., τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ), τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ), καθώς και ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους του δήμου. Το ΥΠΕΝ έχει την ευθύνη για την παρακολούθηση της εκπόνησης των Σ.Φ.Η.Ο. καθώς και της έγκρισής τους.

Επιπλέον, οι τοπικές αρχές στην Ελλάδα έχουν ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη της υποδομής φόρτισης Η/Ο. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της υποδομής φόρτισης αναμένεται να εγκατασταθεί κατά μήκος του οδικού δικτύου που εμπίπτει στην αρμοδιότητα των δήμων και των περιφερειών. Οι αρμόδιοι ΟΤΑ είναι υπεύθυνοι για την εξέταση και έγκριση των αιτήσεων για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο δίπλα σε δημόσιους δρόμους, σε πεζοδρόμια και άλλους δημόσιους χώρους. Σύμφωνα με το Άρθρο 17 του Νόμου 4710/2020, οι δήμοι δύνανται να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, βάσει των Σ.Φ.Η.Ο.

Μέχρι στιγμής, δεκατρία (13) σχέδια κινητικότητας έχουν χαρακτηριστεί ως Σ.Β.Α.Κ. και αναμένεται να ακολουθήσουν κι άλλα, καθώς αρκετοί ΟΤΑ βρίσκονται στη διαδικασία προετοιμασίας ή επεξεργασίας των Σ.Β.Α.Κ. τους. Επιπλέον, τα τελευταία δύο χρόνια, οι περισσότερες τοπικές αρχές στην Ελλάδα έχουν αναπτύξει και Σ.Φ.Η.Ο. Επομένως, αυτές οι τοπικές αρχές έχουν ήδη μια σαφή στρατηγική για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και την ανάπτυξη της απαιτούμενης υποδομής φόρτισης. Η πρόκληση για τα επόμενα χρόνια θα είναι η υλοποίηση αυτών των σχεδίων καθώς και η ανάπτυξη της υποδομής φόρτισης Η/Ο. Ορισμένοι δήμοι στην Ελλάδα έχουν ήδη αποκτήσει τις πρώτες εμπειρίες με υποδομές ηλεκτροκίνησης και φόρτισης Η/Ο στο πλαίσιο πιλοτικών έργων. Ωστόσο, μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν εμπειρίες από την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης Η/Ο μεγάλης κλίμακας, ούτε

μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των παραχωρήσεων. Ο συντονισμός αυτής της ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο θεωρείται απαραίτητος προκειμένου να διασφαλιστεί μια εναρμονισμένη προσέγγιση σε όλη τη χώρα καθώς και η ανάπτυξη και η ανταλλαγή της απαιτούμενης τεχνογνωσίας και εμπειριών μεταξύ του κεντρικού και του τοπικού κυβερνητικού επιπέδου.

Στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας για την Ηλεκτροκίνηση, η Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝΠΕ) έχει δεσμευτεί εκ μέρους των περιφερειών της Ελλάδας να διαθέσει σημαντικό μέρος του κονδυλίων του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την ανάπτυξη δικτύου υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, την προμήθεια ηλεκτροκίνητων απορριμματοφόρων, την ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων διαχείρισης κινητικότητας, την ανανέωση του στόλου οχημάτων των Περιφερειών και την δημιουργία έξυπνων χώρων στάθμευσης.

Αντίστοιχα, η ΚΕΔΕ έχει δεσμευτεί στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας να προωθήσει ένα νέο μοντέλο αστικών μετακινήσεων εντός των πόλεων, που θα χορηγεί κίνητρα για τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ηλεκτρικών δικύκλων και ποδηλάτων, θα προκρίνει τη χρήση των ΜΜΜ αντί των ΙΧ οχημάτων με συμβατικά καύσιμα και θα προκρίνει την επέκταση των ποδηλατοδρόμων. Επίσης, έχει δεσμευτεί να δημιουργήσει επαρκές δίκτυο υποδομών φόρτισης για τα οχήματα και τα δίκτροχα σε περιοχές ευθύνης των Ο.Τ.Α. με παράλληλη ανάπτυξη των ΑΠΕ για την ηλεκτροκίνηση. Επιπλέον θα διευκολύνει την κυκλοφορία και στάθμευση των Η/Ο στις περιοχές ευθύνης των ΟΤΑ, προβλέποντας συγκεκριμένα μέτρα κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των Σ.Β.Α.Κ., ώστε να μετουσιωθεί η εμπειρία καινοτόμων πιλοτικών έργων ηλεκτροκίνησης σε χρήσιμα συμπεράσματα για τη λήψη μόνιμων μέτρων. Θα δημιουργήσει και θα ενισχύσει δίκτυο ποδηλατοδρόμων για χρήση από τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τόσο σε μικρότερες πόλεις όσο και στα μεγάλα αστικά κέντρα, και θα προβεί στη σταδιακή αντικατάσταση των πεταλαιωμένων και ρυπογόνων οχημάτων του στόλου της από Η/Ο, αξιοποιώντας καταρχήν πόρους από το νέο ΕΣΠΑ αλλά και άλλους ευρωπαϊκούς πόρους. Τέλος, η ΚΕΔΕ έχει δεσμευτεί να αναλάβει στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των τοπικών κοινωνιών με στόχο την προώθηση της ιδέας της ηλεκτροκίνησης και της χρήσης των Η/Ο.

3.7 Βάση έρευνας και καινοτομίας

Η Εθνική Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης (ΕΣΕΕ) της Ελλάδας για την περίοδο 2021-2027 υιοθετήθηκε τον Ιούνιο του 2022. Η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Καινοτομίας (ΓΓΕΕ), η Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας και η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ έχουν την ευθύνη για την ανάπτυξη της στρατηγικής καθώς και για το συντονισμό της εφαρμογής της. Η χρηματοδότηση για την υλοποίηση του ΕΣΕΕ θα διατεθεί στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2021-2027 καθώς και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΤΑΑ).

Όραμα της ΕΣΕΕ 2021-2027 αποτελεί ή μετάβαση σε ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμο, στηριζόμενο στη γνώση και στην αξιοποίησή της μέσα από την παραγωγή υψηλής προστιθέμενης αξίας προϊόντων και υπηρεσιών, με προοπτική ενσωμάτωσης σε Διεθνείς Αλυσίδες Αξίας. Η ΕΣΕΕ έχει προσδιορίσει τους ακόλουθους στρατηγικούς τομείς παρέμβασης (τομείς προτεραιότητας):

1. Αγροδιατροφική αλυσίδα
2. Βιοεπιστήμες, Υγεία, Φάρμακα
3. Ψηφιακές Τεχνολογίες

4. Αειφόρος Ενέργεια
5. Περιβάλλον & Κυκλική οικονομία
6. Μεταφορές & Εφοδιαστική αλυσίδα
7. Υλικά-Κατασκευές & Βιομηχανία
8. Τουρισμός, Πολιτισμός και Δημιουργικές Βιομηχανίες

Από αυτούς τους τομείς προτεραιότητας, οι τομείς με αριθμό 4 «Αειφόρος Ενέργεια» και αριθμό 6 «Μεταφορές & Εφοδιαστική αλυσίδα» είναι οι πιο σχετικοί όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση. Αρκετές παρεμβάσεις που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση έχουν οριστεί σε αυτούς τους τομείς προτεραιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιχειρηματικής ανακάλυψης.

Για τον τομέα προτεραιότητας «Αειφόρος Ενέργεια», έχουν οριστεί παρεμβάσεις που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση στον τομέα της ενέργειας και των μεταφορών, όπως η χρήση καυσίμων χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα (συμπεριλαμβανομένης της πράσινης ηλεκτρικής ενέργειας) στη ναυτιλία και αντίστοιχες υποδομές σε λιμάνια και πλοία, πιλοτικές δράσεις για τη μετατροπή πλοίου σε υβριδικό, χρήση καυσίμων χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα στη οδικές, σιδηροδρομικές μεταφορές και αεροπλοΐα και αντίστοιχες υποδομές καθώς και πιλοτικές δράσεις όπως εφαρμογή ηλεκτροκίνησης σε νησιωτικές περιοχές.

Για τον τομέα προτεραιότητας «Μεταφορές & Εφοδιαστική αλυσίδα», έχουν οριστεί παρεμβάσεις που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση ιδίως στο πλαίσιο των πράσινων μεταφορών, όπως η ανάπτυξη τεχνολογιών και συστημάτων κίνησης οχημάτων (όπως ηλεκτροκίνηση για οχήματα, πλοία, αεροσκάφη, αεροχήματα και άλλα μεταφορικά συστήματα, υβριδικά οχήματα, υβριδικά συστήματα πρόωσης, επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα με ηλεκτρική ενέργεια από εξωτερική πηγή, ηλεκτροκίνητα οχήματα με συσσωρευτές και ηλεκτροπαραγωγικές μονάδες, ηλεκτρικά οχήματα με ενεργειακά στοιχεία), υπηρεσίες για την προώθηση ηλεκτροκίνησης, τεχνολογίες και στρατηγικές έξυπνης διαχείρισης ενέργειας κατά τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων με δυνατότητα αμφίδρομης ροής ενέργειας, εφαρμογές ανακύκλωσης και κυκλικής οικονομίας στις μεταφορές και στην εφοδιαστική αλυσίδα (π.χ. διαχείριση μπαταριών).

Εκτός από την ΕΣΕΕ, το ΕΣΕΚ για την περίοδο 2021-2030 καθορίζει μια σειρά από προτεραιότητες έρευνας και καινοτομίας που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση. Αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την ανάπτυξη μπαταριών λιθίου-ιόντων υψηλής τάσης 4.5-5V και πλήρως στερεάς κατάστασης για όλες τις εφαρμογές ηλεκτροκίνησης οχημάτων, την μελέτη της επίδρασης της ταχείας/υπερταχείας φόρτισης των μπαταριών λιθίου-ιόντων στα υλικά και την υποβάθμιση της μπαταρίας, την ανάπτυξη κατάλληλων συστημάτων ανίχνευσης, παρακολούθησης, θερμικής διαχείρισης και ασφάλειας για άλλες τεχνολογίες μπαταριών (μετά Li-ion), την ανακύκλωση μπαταριών Li-ion και μετά Li-ion, την ενίσχυση της ανάπτυξης εξοπλισμού παραγωγής κυψελών και μπαταριών καθώς και την δεύτερη χρήση και έξυπνη ενσωμάτωση των μπαταριών στο δίκτυο.

Αρκετά ελληνικά πανεπιστήμια και ερευνητικά ιδρύματα ασχολούνται εδώ και αρκετά χρόνια με την έρευνα και την καινοτομία για την ηλεκτροκίνηση, όπως το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, το Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET), το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εξοικονόμησης Πηγών (ΚΑΠΕ) και το Εθνικό Κέντρο Επιστημονικής Έρευνας

Δημόκριτος. Η ικανότητα αυτών των επιστημονικών ιδρυμάτων έχει περιοριστεί κυρίως από τη διαθέσιμη χρηματοδότηση για Ε&Κ στην Ελλάδα, η οποία είναι γενικά πολύ κάτω από τον μέσο όρο της ΕΕ. Σε κάποιο βαθμό, ορισμένα επιστημονικά ιδρύματα μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν αυτήν την πρόκληση μέσω της συμμετοχής τους σε ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα για την ηλεκτροκίνηση.

Όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού της ηλεκτροκίνησης, δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή κατασκευαστική ικανότητα για ηλεκτρικά επιβατικά, ελαφρά ή βαρέα οχήματα στην Ελλάδα. Τα οχήματα αυτά εισάγονται αυτή τη στιγμή στην ελληνική αγορά. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια υπήρξαν διάφορες πρωτοβουλίες που θα μπορούσαν ενδεχομένως να οδηγήσουν στη δημιουργία μιας τοπικής βάσης παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων.

Συγκεκριμένα, η αμερικανική εταιρεία κατασκευής Η/Ο Tesla ίδρυσε τοπική θυγατρική εταιρεία Έρευνας και Ανάπτυξης στην Ελλάδα το 2018. Αυτή η μονάδα Έρευνας και Ανάπτυξης εδρεύει στο τεχνολογικό πάρκο Λευκίππου του Εθνικού Κέντρου Επιστημονικής Έρευνας Δημόκριτος και εστιάζει στην ανάπτυξη τεχνολογίας ηλεκτροκινήτων. Η γερμανική εταιρεία κατασκευής ηλεκτρικών οχημάτων Next.e.GO Mobile ανακοίνωσε πρόσφατα την πρόθεσή της να δημιουργήσει μια μονάδα παραγωγής για το συμπαγές ηλεκτρικό της όχημα στην Ελλάδα. Επιπλέον, η ελληνική εταιρεία Ecosun έχει σχεδιάσει και εξελίξει ένα μικρό διθέσιο Η/Ο (EcoCar) με διαφορετικά μοντέλα. Αν και αυτό το Η/Ο παράγεται επί του παρόντος στην Κίνα, στοχεύει ιδιαίτερα στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα.

Άλλες ελληνικές εταιρείες ασχολούνται με την παραγωγή ανταλλακτικών και εξαρτημάτων για Η/Ο. Η ελληνική εταιρεία Sunlight για παράδειγμα κατασκευάζει κυψέλες μπαταριών και μπαταρίες ιδιαίτερα για μικρά Η/Ο εκτός δρόμου (π.χ. περνοφόρα ανυψωτικά, αυτοματοποιημένα οχήματα καθοδήγησης, καρότσια γκολφ) καθώς και για σταθμούς φόρτισης Η/Ο στις εγκαταστάσεις παραγωγής της στη Βόρεια Ελλάδα. Η εταιρεία δραστηριοποιείται και στον τομέα της ανακύκλωσης μπαταριών.

Επιπλέον, η κατασκευή σταθμών φόρτισης Η/Ο ξεκίνησε και στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, με εταιρείες όπως η MC Chargers και η Eunice να αναπτύσσουν και να παράγουν λύσεις φόρτισης Η/Ο σε εγκαταστάσεις παραγωγής στη Θεσσαλονίκη και την Αττική. Άλλες ελληνικές εταιρείες ασχολούνται με την παραγωγή εξαρτημάτων για σταθμούς φόρτισης Η/Ο.

Με την ανάδειξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, αρκετές εταιρείες έχουν δραστηριοποιηθεί στην παροχή συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου του λιανικού εμπορίου σταθμών φόρτισης Η/Ο και Η/Ο, της παροχής υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο και άλλων υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης, καθώς και άλλων τύπων συμβουλευτικών υπηρεσιών. Σε μεγάλο βαθμό, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από καθιερωμένους παράγοντες της αγοράς από τους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών, αλλά υπάρχουν και παραδείγματα ελληνικών νεοφυών εταιρειών που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Τέλος, μεγάλος αριθμός ελληνικών επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και λειτουργία έργων ΑΠΕ για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Ενώ οι περισσότερες από τις σχετικές τεχνολογίες ΑΠΕ (π.χ. ανεμογεννήτριες, φωτοβολταϊκά συστήματα κ.λπ.) εισάγονται στην Ελλάδα, ορισμένα εξαρτήματα (συμπεριλαμβανομένων δομών στήριξης και ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού) κατασκευάζονται τοπικά. Για την επίτευξη των φιλόδοξων μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων ενεργειακών και κλιματικών στόχων της

Ελλάδας, προβλέπεται να εγκατασταθούν σημαντικά πρόσθετα δυναμικά τα επόμενα χρόνια. Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, αυτή η ηλεκτρική ενέργεια από ΑΠΕ θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην απεξάρτηση του ελληνικού τομέα μεταφορών από τον άνθρακα.

Στο πλαίσιο του ελληνικού ΤΑΑ, έχει προβλεφθεί ένα ειδικό πρόγραμμα υποστήριξης για την ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητας για ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα. Το επενδυτικό πρόγραμμα «Produc-E Green» θα έχει συνολικό προϋπολογισμό 200 εκατ. ευρώ για επενδύσεις στην πλευρά της προσφοράς της ηλεκτροκίνησης. Θα παρέχει υποστήριξη για την ανάπτυξη περισσότερων από 10 τοποθεσιών με τμήματα E&A για καινοτόμα προϊόντα ή υπηρεσίες, όπως η ανακύκλωση μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέσω επαναχρησιμοποίησης πρώτων υλών όπως το λίθιο και το κοβάλτιο ή ο σχεδιασμός ηλεκτρικών οχημάτων και κανονικών ή υψηλής ισχύος σημείων φόρτισης. Η υλοποίηση της επένδυσης προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2025.

Αναμένεται ότι το πρόγραμμα Produc-E Green, σε συνδυασμό με άλλες επενδύσεις E&A που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του ΤΑΑ καθώς και του ΕΣΠΑ 2021-2027, θα αποτελέσουν σημαντικό κίνητρο για την ανάπτυξη της βάσης έρευνας, καινοτομίας και παραγωγής για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα. Μια σημαντική πρόκληση που απομένει είναι η σχετικά μικρή εγχώρια αγορά σταθμών φόρτισης Η/Ο και Η/Ο. Από την άλλη πλευρά, η αγορά αυτή αναμένεται να σημειώσει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, οι εγκαταστάσεις παραγωγής στην Ελλάδα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την εξυπηρέτηση των αναπτυσσόμενων αγορών ηλεκτροκίνησης σε γειτονικές χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας για την Ηλεκτροκίνηση, οι Πολυτεχνικές Σχολές και Ιδρύματα, εκπροσωπούμενα από τον ΕΜΠ, έχουν δεσμευτεί να συνδράμουν και να υποστηρίξουν τεχνικά τους εμπλεκόμενους φορείς στην κατάρτιση μελετών και την επιλογή εξοπλισμού για την βέλτιστη ικανοποίηση των αναγκών τους και τη σύνθεση κατάλληλων προκηρύξεων. Επίσης, θα διεξάγουν εργαστηριακές και επί τόπου μετρήσεις και να υποδείξουν τις κατάλληλες τεχνικές λύσεις σε ενδεχόμενα προβλήματα που παρουσιασθούν κατά τη λειτουργία των υποδομών φόρτισης και των συστημάτων ηλεκτροκίνησης. Επιπλέον, θα υποστηρίξουν πιλοτικές ερευνητικές εφαρμογές με στόχο την αξιοποίηση και ενίσχυση της εγχώριας παραγωγικής δραστηριότητας καθώς και την ανάπτυξη νέων προϊόντων σε τεχνολογίες φόρτισης και ηλεκτροκίνησης. Οι Πολυτεχνικές Σχολές και Ιδρύματα θα συνδράμουν στην παρακολούθηση της λειτουργίας και την εκπόνηση μελετών συγκριτικής αξιολόγησης των χαρακτηριστικών των υποδομών φόρτισης και των συστημάτων ηλεκτροκίνησης. Τέλος θα διοργανώσουν ημερίδες και διαλέξεις στα πλαίσια επιστημονικής ενημέρωσης και διάχυσης πληροφορίας στο ευρύ κοινό σχετικά με θέματα ηλεκτροκίνησης.

Αντίστοιχα, τα Ερευνητικά Ιδρύματα, εκπροσωπούμενα από το ΙΤΕ, έχουν δεσμευτεί να παρέχουν συμβουλευτική υποστήριξη σε τομείς που αφορούν την ανάπτυξη τεχνολογιών και υποδομών για την αναβάθμιση της ηλεκτροκίνησης και στη διαμόρφωση πολιτικών για την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων. Επίσης, θα αναπτύξουν υβριδικές τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης με τον συνδυασμό τεχνολογιών υδρογόνου και συσσωρευτών για αύξηση της αυτονομίας των Η/Ο και υποδομές παραγωγής υδρογόνου από ΑΠΕ για την τροφοδοσία οχημάτων κυψελών καυσίμου με υδρογόνο. Τέλος, τα Ερευνητικά Ιδρύματα αυτά θα

αναπτύξουν νέες και θα βελτιώσουν υφιστάμενες τεχνολογίες στην αλυσίδα τροφοδοσίας σταθμών, δικτύων και οχημάτων για την υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης.

3.8 Επισκόπηση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα

Η ευθύνη για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα μοιράζεται κυρίως μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ) και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Άλλα υπουργεία συμβάλλουν επίσης σε συγκεκριμένα θέματα που σχετίζονται με το πεδίο αρμοδιότητάς τους.

Όλα τα υπουργεία συμμετέχουν στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο της δημόσιας προμήθειας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς και υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για δική τους χρήση στις εγκαταστάσεις τους. Πολλά υπουργεία συμμετέχουν επίσης έμμεσα σε θέματα ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο της προμήθειας ZEV και της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε φορείς που εμπíπτουν στις αρμοδιότητές τους (π.χ. προμήθεια ZEV και σταθμών επαναφόρτισης από δημόσια νοσοκομεία στην περίπτωση του Υπουργείου Υγείας).

Το παρακάτω σχήμα παρέχει μια επισκόπηση των κυριότερων υπουργείων στην Ελλάδα που συμμετέχουν άμεσα σε κάποιο βαθμό στην εφαρμογή της εθνικής πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση. Άλλοι δημόσιοι φορείς με εποπτικό ή επικουρικό ρόλο στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, όπως ΡΑΕ, ΔΕΔΔΗΕ κ.λπ. παραλείπονται για λόγους σαφήνειας. Οι αντίστοιχοι τομείς δραστηριότητάς τους αναφέρονται ως μέρος των αρμοδιοτήτων του αρμόδιου για την εποπτεία τους υπουργείου.

Σχήμα 2: Επισκόπηση των αρμοδιοτήτων για θέματα ηλεκτροκίνησης σε υπουργικό επίπεδο



3.9 Προκλήσεις του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση

Η ηλεκτροκίνηση είναι εγγενώς ένα οριζόντιο ζήτημα με ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών πτυχών σε διάφορους τομείς. Γενικά, αφορά τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς κινητικότητας. Βρίσκεται, επομένως, στα όρια των τομέων της ενέργειας και των μεταφορών. Στην πραγματικότητα, η ηλεκτροκίνηση θεωρείται σε μεγάλο βαθμό ως μια ευκαιρία αυξημένης «σύζευξης τομέων» ή «ενοποίησης τομέων». Αυτή η ενοποίηση μεταξύ των τομέων της ενέργειας και των μεταφορών θα επιτρέψει τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται όλο και περισσότερο από ανανεώσιμες πηγές (ΑΠΕ) για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Συνεπώς, η ηλεκτροκίνηση αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την απαλλαγή της ελληνικής οικονομίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και την επίτευξη του εθνικού στόχου για καθαρές μηδενικές εκπομπές έως το 2050.

Η ηλεκτροκίνηση είναι ένα σχετικά νέο θέμα, ενώ στην Ελλάδα δεν υπήρχαν σχεδόν καθόλου ZEV πριν από το 2014. Η αγορά της ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων ZEV, της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο και της λειτουργίας εταιρειών παροχής υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης, βρίσκεται ακόμη στα πρώτα στάδια ανάπτυξής της. Επίσης, η ανάπτυξη ενός νομοθετικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση διήρκεσε αρκετά και ολοκληρώθηκε μόλις πριν από δύο έτη με την ψήφιση του Ν. 4710/2020. Το γεγονός ότι η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται στα όρια των τομέων της ενέργειας και των μεταφορών δημιούργησε ορισμένες δυσκολίες ως προς τον καθορισμό των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων υπουργείων, ιδίως του ΥΠΕΝ και του ΥΜΕ. Ωστόσο, αυτή η διαδικασία έχει παρατηρηθεί και σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ που έχουν υιοθετήσει πολλές και διάφορες προσεγγίσεις για τον επιμερισμό των αρμοδιοτήτων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Με αυτόν τον τρόπο, η ηλεκτροκίνηση διαφέρει από ορισμένους άλλους τομείς πολιτικής (π.χ. «υγεία» ή «γεωργία»), όπου σαφώς η ευθύνη μπορεί συνήθως να ανατεθεί σε ένα μόνο υπουργείο.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση που θεσπίστηκε τα τελευταία έτη βοήθησε σε κάποιο βαθμό στον σαφέστερο καθορισμό των ευθυνών των διαφόρων εμπλεκόμενων δημόσιων αρχών. Στην περίπτωση του ΥΠΕΝ, έχει συσταθεί νέο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης με τον Ν. 4710/2020, με σαφώς καθορισμένες αρμοδιότητες και καθήκοντα. Στο νέο αυτό τμήμα έχει διατεθεί πρόσθετο ανθρώπινο δυναμικό για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Μεγάλο μέρος του χρόνου εργασίας των εργαζομένων του τμήματος αυτού αφιερώνεται όμως στη διαχείριση των προγραμμάτων επιχορήγησης για την αγορά των Η/Ο («Κινούμαι Ηλεκτρικά»).

Στην περίπτωση του ΥΜΕ, οι εσωτερικές αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση δεν έχουν, βάσει του οικείου Οργανισμού, ακόμη σαφώς ανατεθεί και επιμεριστεί σε πολλά τμήματα. Επίσης, επί του παρόντος, το ΥΜΕ χαρακτηρίζεται από ανεπάρκεια δομών για την ηλεκτροκίνηση, συγκριτικά με άλλα υπουργεία, τα οποία ήταν σε θέση να διαχειριστούν τα πρόσθετα καθήκοντα που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση με τις υπάρχουσες δομές και πόρους. Δεδομένου ότι η ηλεκτροκίνηση είναι ένα σχετικά νέο θέμα, η δημιουργία αντίστοιχης τεχνογνωσίας στον δημόσιο τομέα βρίσκεται ακόμη στα πρώτα της βήματα. Σε

κάθε περίπτωση, καθίσταται σαφές ότι για την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αρχικά πρέπει να επιλυθούν ζητήματα που σχετίζονται με την επάρκεια ενεργειακής ισχύος και το δίκτυο.

Ο καταμερισμός των αρμοδιοτήτων για την ηλεκτροκίνηση απαιτεί επίσης πρόσθετες προσπάθειες (δηλ. κόστος συναλλαγής) όσον αφορά τον συντονισμό, τη συνεργασία και την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων δημόσιων αρχών. Μπορεί να δημιουργήσει έλλειψη σαφήνειας ή σύγχυση σχετικά με τους αντίστοιχους ρόλους και τα καθήκοντα, πιθανή επικάλυψη προσπαθειών, έλλειψη προόδου όσον αφορά συγκεκριμένα θέματα και μερικές φορές ακόμη και συγκρούσεις σχετικά με τον επιμερισμό των ευθυνών, των καθηκόντων και των πόρων. Από την άλλη πλευρά, η εμπλοκή δημοσίων υπαλλήλων από διαφορετικούς τομείς με διαφορετικό επαγγελματικό υπόβαθρο και εμπειρίες μπορεί επίσης να διαμορφώσει μια πιο ολιστική και διεπιστημονική προοπτική στο θέμα της ηλεκτροκίνησης. Το γεγονός αυτό μπορεί να είναι χρήσιμο για τον προσδιορισμό της βέλτιστης προσέγγισης για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Στο πλαίσιο αυτό, βασικό ερώτημα αποτελεί πώς οργανώνεται ο συντονισμός, η συνεργασία και η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων. Η οργάνωση των διαδικασιών αυτών έχει σημαντικές επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητά τους. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ανάγκη για συστηματική ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, οι διαδικασίες αυτές μπορούν να παραμείνουν ανεπίσημες και ad hoc. Σε μια κατάσταση όπου απαιτείται εντατική συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, θα πρέπει να επιδιώκεται η επισημοποίηση, η διάρθρωση και η θεσμοθέτηση των διαδικασιών αυτών. Στην τρέχουσα φάση της ανάπτυξης της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, η δημιουργία επίσημων δομών για τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων θα ήταν σίγουρα η πιο αποτελεσματική και αποδοτική λύση για την αντιμετώπιση του μεγάλου αριθμού ζητημάτων που προκύπτουν από την ανάπτυξη αυτή της αγοράς.

Ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή έγινε τον Οκτώβριο του 2019 με τη σύσταση μιας διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση, στην οποία συμμετείχαν όλοι οι κύριοι δημόσιοι φορείς στον ελληνικό τομέα ηλεκτροκίνησης. Κατ' αρχήν, η σύσταση της επιτροπής αυτής θα μπορούσε λοιπόν να θεωρηθεί ως μια θετική εξέλιξη που θα επέτρεπε σε κάποιο βαθμό τη θεσμοθέτηση του συντονισμού των φορέων που εμπλέκονται στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Στην πράξη, ωστόσο, αυτή η επιτροπή δεν λειτούργησε ποτέ πραγματικά και μέχρι τώρα έχει παραμείνει ανενεργή. Επίσης, δεν έχει συσταθεί μέχρι στιγμής το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την Ηλεκτροκίνηση που προέβλεπε ο Ν. 4710/2020. Το συμβούλιο αυτό επικεντρώθηκε επίσης αποκλειστικά στην παροχή συμβουλών στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για θέματα ηλεκτροκίνησης, αγνοώντας παρόμοιες ανάγκες άλλων υπουργείων.

Για τον λόγο αυτό, δεν υπάρχουν επί του παρόντος εν λειτουργία εθνικές δομές για τον συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων δημόσιων αρχών που συμμετέχουν στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Η συνεργασία λαμβάνει χώρα σε άτυπη και ad hoc βάση μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων αρχών. Η εν λόγω ανταλλαγή επιτελείται επίσης ως επί το πλείστον σε διμερή βάση, δηλαδή οι άλλες αρχές συχνά δεν γνωρίζουν τι συζητείται ή έχει συζητηθεί μεταξύ δύο εξ αυτών. Σε κεντρικό επίπεδο των δραστηριοτήτων των διαφόρων αρχών δεν υπάρχει συντονισμός. Το γεγονός αυτό μπορεί

να επιφέρει μάλλον μακροχρόνιες διαδικασίες για την εκπόνηση νέων πολιτικών και νομοθεσίας στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Παρόλο που η Γενική Γραμματεία Συντονισμού (ΓΓΣΣ), το Υπουργικό Συμβούλιο ή το Γραφείο του Πρωθυπουργού θα μπορούσαν να επιτελέσουν έναν ορισμένο υψηλού επιπέδου συντονιστικό ρόλο, δεν είναι βέβαιο ότι ο συντονισμός αυτός θα περιλαμβάνει επίσης συζητήσεις σε τεχνικό επίπεδο.

Επίσης, υπήρξε έλλειψη συνολικής στρατηγικής ή σχεδίου για την ανάπτυξη του εθνικού τομέα ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Αυτό αφορά ιδίως την εθνική στρατηγική ή το μοντέλο για την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο που είναι σε μεγάλο βαθμό ασαφές μέχρι στιγμής. Οι υφιστάμενες αναφορές στην ηλεκτροκίνηση στα εθνικά σχέδια είναι είτε ξεπερασμένες (π.χ. Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τα Εναλλακτικά Καύσιμα του Σεπτεμβρίου 2017) είτε πολύ υψηλού επιπέδου για να είναι λειτουργικές (π.χ. Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα). Ενώ η εκπόνηση ενός Εθνικού Σχεδίου Ηλεκτροκίνησης έχει οριστεί ως ένα από τα καθήκοντα της διυπουργικής επιτροπής που συστάθηκε το 2019, μέχρι σήμερα εκκρεμεί η εκπόνηση του εν λόγω σχεδίου. Η απουσία συνεκτικής εθνικής προσέγγισης αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο στην αποτελεσματική συμμετοχή των διαφόρων αρχών στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

4. Δυνατότητες βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα

Με βάση την ανάλυση των εμπειριών άλλων ευρωπαϊκών χωρών, καθώς και την αξιολόγηση του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών προκλήσεων, σε αυτό το κεφάλαιο αναλύονται οι δυνατότητες βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα. Καταρχήν, υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές κύριες επιλογές για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.

Σχήμα 3: Επιλογές για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση

1.A: Ενεργοποίηση της διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση

1.B: Δημιουργία διυπουργικού γραφείου για την ηλεκτροκίνηση

1.Γ: Ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης σε έναν υφιστάμενο οργανισμό

1.Δ: Ίδρυση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση

Οι επιλογές αυτές περιγράφονται λεπτομερέστερα στα επόμενα υποκεφάλαια. Αξιολογούνται επίσης σε σχέση με τα δυνατά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές τους (SWOT). Ως δυνατά σημεία θεωρούνται τα εγγενή πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης επιλογής έναντι των άλλων επιλογών. Ως αδυναμίες θεωρούνται τα εγγενή μειονεκτήματα της συγκεκριμένης επιλογής έναντι των άλλων επιλογών. Ως ευκαιρίες θεωρούνται οι εξωτερικοί παράγοντες που θα μπορούσαν να προσφέρουν πλεονέκτημα για τη συγκεκριμένη επιλογή. Ως απειλές (ή κίνδυνοι) θεωρούνται οι εξωτερικοί παράγοντες που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν ένα μειονέκτημα στη συγκεκριμένη επιλογή. Τα δυνατά σημεία και οι ευκαιρίες αποτελούν συνεπώς χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης επιλογής που βοηθούν στην επίτευξη του στόχου, δηλαδή της προώθησης της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Οι αδυναμίες και οι απειλές από την άλλη είναι χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να είναι επιζήμια για την επίτευξη του στόχου, δηλαδή την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

4.1 1.A: Ενεργοποίηση της διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση

Η πρώτη επιλογή θα ταίριαζε μάλλον με την υφιστάμενη κατάσταση, όπως περιγράφεται στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η μόνη διαφορά θα ήταν ότι θα έπρεπε να ενεργοποιηθεί

πλήρως η διυπουργική επιτροπή για την ηλεκτροκίνηση που συστάθηκε νόμιμα το 2019. Αυτό φυσικά απαιτεί την πλήρη υποστήριξη και ενεργό εμπλοκή όλων των μελών αυτής της επιτροπής, ιδιαίτερα των εμπλεκόμενων κυβερνητικών υπουργείων. Θα απαιτείτο ειδικότερα αποτελεσματικός συντονισμός των εργασιών της επιτροπής αυτής, η διοργάνωση συχνών συνεδριάσεων, καθώς και η ενεργός συμμετοχή των μελών της. Η εντολή της επιτροπής θα μπορούσε να διευρυνθεί ώστε να συμπεριληφθούν και άλλα θέματα που σχετίζονται με την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Επιπλέον, συνιστάται η συμμετοχή τουλάχιστον του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων στην εν λόγω επιτροπή και άλλων υπουργείων σε ad hoc βάση επί συγκεκριμένων θεμάτων της αρμοδιότητάς τους.

Το **δυνατό σημείο** της επιλογής αυτής θα ήταν ότι το νομικό πλαίσιο για την εν λόγω διυπουργική επιτροπή έχει ήδη συσταθεί. Συνεπώς, δεν θα χρειαστεί χρόνος προετοιμασίας για την εφαρμογή της επιλογής αυτής, το οποίο σημαίνει ότι η επιτροπή θα μπορούσε να ενεργοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ανάλογα με τα επιθυμητά μελλοντικά μέλη και τα καθήκοντα της επιτροπής, ενδέχεται να χρειαστεί να πραγματοποιηθούν ορισμένες τροποποιήσεις της υφιστάμενης ΚΥΑ. Αυτό δεν θα απαιτούσε ωστόσο σημαντικές προσπάθειες σε επίπεδο προετοιμασίας, εφόσον βέβαια εξασφαλιστεί η πολιτική υποστήριξη για τις τροποποιήσεις αυτές. Η επιτροπή θα καταστήσει εφικτό τον αποτελεσματικό συντονισμό των αρμόδιων δημόσιων αρχών στον τομέα της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Ένα άλλο δυνατό σημείο της επιτροπής αυτής θα ήταν η ευελιξία της στη λήψη ad hoc αποφάσεων και στην εκπόνηση ad hoc εργασιών, εφόσον αυτές κρίνονται αναγκαίες και επείγουσες από τα μέλη της επιτροπής. Θα αποτελούσε επίσης έναν πολύ αποτελεσματικό τρόπο χρήσης των διαθέσιμων πόρων χωρίς να χρειάζεται πρόσθετους οικονομικούς πόρους.

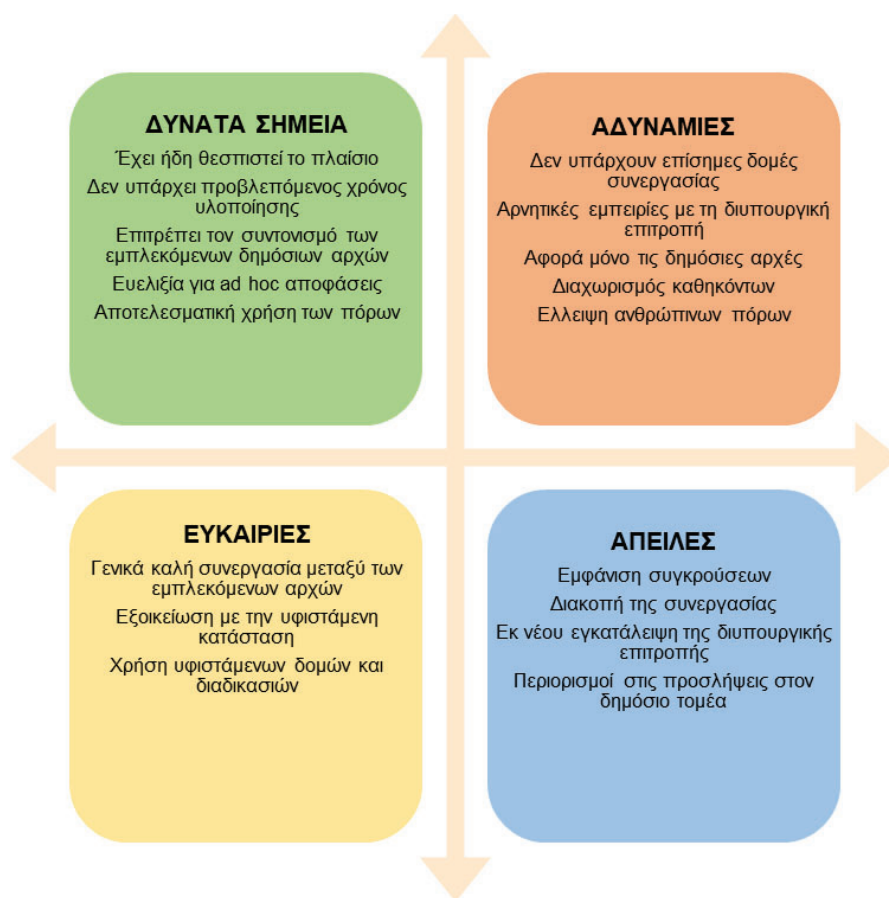
Η **αδυναμία** της επιλογής αυτής είναι ότι δεν θα δημιουργούνταν επίσημες και μόνιμες δομές συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων αρχών. Υπάρχουν και οι αρνητικές εμπειρίες από την επιτροπή αυτή στο παρελθόν, οι οποίες έχουν θέσει υπό αμφισβήτηση τις δυνατότητες ενεργοποίησης και αποτελεσματικής λειτουργίας της. Η επιτροπή αυτή καθαυτή θα αποτελούσε ένα φόρουμ για τις ανταλλαγές μεταξύ των δημόσιων αρχών, αλλά όχι για τον διάλογο με τον ιδιωτικό τομέα. Η επιτροπή δεν θα είχε επίσης καμία επιρροή όσον αφορά ορισμένες από τις προκλήσεις της υπάρχουσας κατάστασης, όπως ο διαχωρισμός των ευθυνών ή η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού για την ηλεκτροκίνηση στον δημόσιο τομέα.

Οι **ευκαιρίες** της επιλογής αυτής θα ήταν η γενικά καλή και εποικοδομητική μέχρι τώρα συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων δημόσιων αρχών στην Ελλάδα. Επικρατεί η αντίληψη ότι όλες οι δημόσιες αρχές υποστηρίζουν την υφιστάμενη πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση και καταβάλλουν προσπάθειες για την υλοποίησή της. Όλες οι δημόσιες αρχές έχουν εξοικειωθεί με την υφιστάμενη κατάσταση και η θέση σε λειτουργία της επιτροπής δεν θα σήμαινε σημαντικές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο. Οι αρχές θα μπορούσαν επίσης να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούν τις υπάρχουσες δομές και διαδικασίες για την εκπλήρωση των σχετικών καθηκόντων τους.

Οι **απειλές** για την επιλογή αυτή αφορούν κυρίως την εμφάνιση πιθανών συγκρούσεων στο πλαίσιο της διυπουργικής επιτροπής, π.χ. σε σχέση με τον επιμερισμό των

αρμοδιοτήτων ή την έλλειψη δέσμευσης εκ μέρους ορισμένων μελών της επιτροπής. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση ή ακόμη και τη διακοπή της συνεργασίας και, ως εκ τούτου, την ενδεχόμενη εκ νέου εγκατάλειψη της επιτροπής. Οι εμπειρίες των τελευταίων δύο ετών έχουν δείξει ότι αυτό αποτελεί πραγματικό κίνδυνο για την αποτελεσματική λειτουργία της επιτροπής. Επίσης, οι περιορισμοί στις προσλήψεις στον δημόσιο τομέα μπορεί να επιφέρουν τη συνέχιση της παρούσας έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού για την ηλεκτροκίνηση.

Σχήμα 4: Ανάλυση SWOT 1.A: Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης



4.2 1.B: Δημιουργία διυπουργικού γραφείου για την ηλεκτροκίνηση

Η δεύτερη επιλογή αποτελεί μια ενδιάμεση λύση μεταξύ μιας διυπουργικής επιτροπής και της ανάθεσης των αρμοδιοτήτων για την ηλεκτροκίνηση σε έναν ανεξάρτητο οργανισμό. Προϋποθέτει τη δημιουργία ενός διυπουργικού γραφείου για την ηλεκτροκίνηση, παρόμοιο με το Office for Zero Emission Vehicles (OZEV) στο Ηνωμένο Βασίλειο ή το Zero Emission Vehicles Ireland (ZEVl) είτε ως «ιονεί γραφείο», δηλαδή ως μια μόνιμη ομάδα εργασίας μεταξύ των συμμετεχόντων υπουργείων, είτε να συσταθεί με τη μορφή ειδικής υπηρεσίας

σε ένα από τα αρμόδια υπουργεία. Όλα τα συμμετέχοντα υπουργεία θα διαθέσουν στο γραφείο αυτό συγκεκριμένο αριθμό υπαλλήλων τους, καθώς και οικονομικούς πόρους.

Το **πλεονέκτημα** της επιλογής αυτής είναι ότι θα χρειαστεί λίγος σχετικά χρόνος για τη δημιουργία ενός τέτοιου γραφείου. Στην περίπτωση μιας διυπουργικής ομάδας εργασίας, μπορεί να αρκούσε μια ΚΥΑ. Για τη δημιουργία του γραφείου με τη μορφή ενός ειδικού νέου τμήματος σε ένα υπουργείο, θα ήταν αναγκαίο να τροποποιηθεί το προεδρικό διάταγμα που καθορίζει τις αρμοδιότητες και τις δομές του υπουργείου αυτού. Το γραφείο θα επέτρεπε την αποτελεσματική ένταξη των υφιστάμενων εμπειρογνομόνων των εμπλεκόμενων υπουργείων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Οι εμπειρογνώμονες θα συνεργάζονταν στενότερα, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των συναλλαγών και την αύξηση των αποτελεσμάτων της μεταξύ τους συνεργείας. Ως εκ τούτου, θα ήταν επίσης μια οικονομικά αποδοτική λύση, δεδομένου ότι δεν απαιτούνται κατ' αρχήν πρόσθετοι οικονομικοί πόροι. Το γραφείο θα παρέχει ένα ενιαίο σημείο επαφής για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, το οποίο θα διευκόλυνε, για παράδειγμα, τη συνεργασία με τις τοπικές αρχές ή με τον ιδιωτικό τομέα.

Οι **αδυναμίες** της επιλογής αυτής συνίστανται στην ανάγκη καθορισμού των εσωτερικών αρμοδιοτήτων και διαδικασιών για το νέο αυτό γραφείο. Αυτό μπορεί να αποτελέσει πηγή συγκρούσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων υπουργείων και να δημιουργήσει φραγμούς κατά τη δημιουργία και τη λειτουργία του γραφείου. Η λειτουργία του γραφείου θα εξακολουθήσει επίσης να εξαρτάται από υπουργικούς κανόνες και διαδικασίες που ενδέχεται να δυσχεραίνουν την αποτελεσματική και ευέλικτη εκτέλεση των καθηκόντων του. Ενδέχεται επίσης να υπάρχουν πολιτικές ή διοικητικές δυσκολίες στην κατανομή ανθρώπινων και οικονομικών πόρων σε αυτό το γραφείο.

Οι **ευκαιρίες** της επιλογής αυτής θα ήταν η δυνατότητα αξιοποίησης της υπάρχουσας εμπειρίας και των διαδικασιών των εμπλεκόμενων υπουργείων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Το γραφείο έχει επίσης τη δυνατότητα βελτίωσης της συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων υπουργείων. Θα επέφερε στενότερη συνεργασία και δυναμικά καλύτερη κατανόηση των απόψεων και των εμπειριών των διαφόρων εμπλεκόμενων υπουργείων. Με αυτόν τον τρόπο, θα μπορούσε ενδεχομένως να συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας πιο ολιστικής προσέγγισης για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα που να ενσωματώνει διαφορετικές προοπτικές.

Οι **απειλές** που ενέχει η επιλογή αυτή είναι η μέχρι τώρα απουσία εμπειριών σε παρόμοιες δομές στην Ελλάδα. Αυτό θα συνεπαγόταν ότι η ίδρυση του γραφείου αυτού θα απαιτούσε μια διεξοδική αξιολόγηση των νομικών και διοικητικών δυνατοτήτων και δυναμικά σημαντικών πολιτικών και διοικητικών προσπαθειών για την ίδρυσή του. Θα προϋπόθετε επίσης σαφή πολιτική υποστήριξη από τα εμπλεκόμενα υπουργεία, ειδικά στην περίπτωση που θα μεταφερθούν άνθρωποι και οικονομικοί πόροι από το ένα υπουργείο στο άλλο. Μόλις δημιουργηθεί, ενδέχεται να προκύψουν εσωτερικές συγκρούσεις σχετικά με τις αρμοδιότητες, τους ανθρώπινους ή οικονομικούς πόρους. Το γραφείο θα έχει επίσης περιορισμένους ανθρώπινους πόρους λόγω των περιορισμών στις προσλήψεις στον δημόσιο τομέα.

Σχήμα 5: Ανάλυση SWOT 1.Β: Διυπουργικό γραφείο για την ηλεκτροκίνηση



4.3 1.Γ: Ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης σε έναν υφιστάμενο οργανισμό

Η τρίτη επιλογή σχετίζεται με την ενσωμάτωση των αρμοδιοτήτων για την ηλεκτροκίνηση σε έναν υφιστάμενο δημόσιο οργανισμό στην Ελλάδα. Η δυσκολία εδώ είναι να βρεθεί μια οντότητα της οποίας η εντολή είναι αρκετά σχετική ώστε να συμπεριλάβει επίσης ενδεχομένως την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Μια πιθανή υφιστάμενη οντότητα θα μπορούσε να είναι το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (IMET), το οποίο αποτελεί μέρος του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ). Το ΕΚΕΤΑ είναι ένας μη κερδοσκοπικός φορέας που εποπτεύεται από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ) του ελληνικού Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Το IMET έχει ήδη εκπονήσει μελέτες και αναλύσεις, μεταξύ άλλων θεμάτων και για την ηλεκτροκίνηση, οι οποίες έχουν χρησιμοποιηθεί από τους υπευθύνους λήψης αποφάσεων στον δημόσιο τομέα. Βασικό αντικείμενο ενδιαφέροντος του IMET επί του παρόντος είναι όμως οι ερευνητικές δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών.

Ένας άλλος υφιστάμενος οργανισμός είναι το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ), το οποίο είναι δημόσιος φορέας με οικονομική και

διοικητική ανεξαρτησία, ο οποίος εποπτεύεται από το ΥΠΕΝ. Το ΚΑΠΕ έχει εμπειρία στην παροχή συμβουλών σε θέματα πολιτικής, στην ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση, καθώς και στην εφαρμοσμένη έρευνα. Έχει επίσης εφαρμόσει ορισμένες δραστηριότητες για τις βιώσιμες μεταφορές και την ηλεκτροκίνηση στο παρελθόν.

Στα **δυνατά σημεία** της επιλογής αυτής περιλαμβάνεται η δυνατότητα αξιοποίησης των υφιστάμενων δομών και διαδικασιών μιας υπάρχουσας δημόσιας οντότητας στην Ελλάδα. Αυτό θα ήταν σίγουρα ευκολότερο από την ίδρυση μιας εντελώς νέας δημόσιας οντότητας και θα απαιτούσε επίσης λιγότερο χρόνο υλοποίησης. Από νομική άποψη, αυτή η επιλογή θα μπορούσε να εφαρμοστεί ως τροποποίηση του καταστατικού του υφιστάμενου δημόσιου οργανισμού. Θα ήταν επίσης μια μάλλον οικονομικά αποδοτική λύση, δεδομένου ότι θα μπορούσε να κάνει χρήση ορισμένων υφιστάμενων δομών και πόρων (π.χ. διαχείριση, διοικητική υποστήριξη, υποδομές γραφείου κ.λπ.). Θα επιτρέψει ταυτόχρονα την ανεξάρτητη υλοποίηση των καθηκόντων και των δραστηριοτήτων για την ηλεκτροκίνηση από τον αντίστοιχο δημόσιο οργανισμό. Θα παρέχει επίσης ένα ενιαίο σημείο επαφής για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, το οποίο θα διευκόλυνε, για παράδειγμα, τη συνεργασία με τις τοπικές αρχές ή με τον ιδιωτικό τομέα.

Οι **αδυναμίες** της επιλογής αυτής περιλαμβάνουν την ανάγκη για πρόσθετους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι θα πρέπει να κινητοποιηθούν προκειμένου ο δημόσιος οργανισμός να εξασφαλίσει την ενισχυμένη εντολή του. Θα προϋπόθετε επίσης τη δημιουργία νέων εσωτερικών δομών, επιφορτισμένων με την υλοποίηση των πρόσθετων καθηκόντων του οργανισμού στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Τέλος, θα πρέπει επίσης να υπάρχει επαρκής εποπτεία από τα εμπλεκόμενα υπουργεία, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο οργανισμός υλοποιεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί με αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα, έργο για το οποίο οι αρμόδιοι υπάλληλοι των εποπτευόμενων υπουργείων θα πρέπει να αφιερώσουν ορισμένες εργατοώρες.

Στις **ευκαιρίες** της επιλογής αυτής περιλαμβάνονται οι δυνητικά λιγότερο δύσκολες διαδικασίες πρόσληψης του απαιτούμενου προσωπικού, σε σύγκριση με τις διαδικασίες πρόσληψης των ελληνικών υπουργείων. Η ενσωμάτωση ενός επιπλέον τμήματος για την ηλεκτροκίνηση μπορεί επίσης να οδηγήσει σε συνέργειες με τις σχετικές εργασίες των υφιστάμενων τμημάτων του δημόσιου οργανισμού. Σε γενικές γραμμές, αναμένεται ότι ένας ανεξάρτητος δημόσιος οργανισμός θα μπορεί να είναι πιο ευέλικτος, αποτελεσματικός και αποδοτικός στην εφαρμογή των μέτρων για την ηλεκτροκίνηση.

Οι **απειλές** της επιλογής αυτής θα μπορούσαν να είναι οι ενδεχόμενες συγκρούσεις με τα υπάρχοντα τμήματα, τα οποία μπορεί να κληθούν να αντιμετωπίσουν τη μείωση της προσοχής ή των διαθέσιμων πόρων τους. Ενδέχεται επίσης να ισχύουν πιθανοί περιορισμοί στην πρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού, καθώς η οντότητα θα εξακολουθεί να αποτελεί μέρος του δημόσιου τομέα. Ενδέχεται επίσης να προκύψουν δυσκολίες στον συντονισμό των εργασιών για την ηλεκτροκίνηση αυτού του οργανισμού με το έργο των αρμόδιων υπουργείων ή ακόμη και κίνδυνος επικάλυψης ή επικάλυψης αρμοδιοτήτων και δραστηριοτήτων. Τέλος, υπάρχει ο κίνδυνος έλλειψης υποστήριξης από τα εμπλεκόμενα υπουργεία, λόγω των επιφυλάξεων που μπορεί να διατυπώσουν σχετικά με την επιλογή ενός συγκεκριμένου υφιστάμενου δημόσιου οργανισμού.

Σχήμα 6: Ανάλυση SWOT 1.Γ: Ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης σε έναν υφιστάμενο οργανισμό



4.4 1.Δ: Ίδρυση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση

Η τέταρτη επιλογή αφορά τη δημιουργία ενός ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση. Ο οργανισμός αυτός θα πρέπει να είναι νεοσύστατος και να επικεντρώνεται αποκλειστικά στην ηλεκτροκίνηση. Εννοείται ότι ο οργανισμός αυτός θα εντάσσεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Θα είναι ένας εθνικός δημόσιος οργανισμός που θα εποπτεύεται και θα ανήκει στην ελληνική κυβέρνηση. Στο επόμενο κεφάλαιο περιγράφονται λεπτομερώς οι διάφορες πιθανές νομικές μορφές και οι αρμοδιότητες ενός τέτοιου οργανισμού.

Τα **δυνατά σημεία** της επιλογής αυτής θα ήταν ότι οι ελληνικές αρχές θα έχουν τη μέγιστη ευελιξία στον καθορισμό της δομής και των αρμοδιοτήτων αυτού του οργανισμού. Αυτό δεν θα μπορούσε να γίνει με τον ίδιο τρόπο στην περίπτωση ενός υφιστάμενου οργανισμού στον οποίο θα ανατεθούν πρόσθετες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση (επιλογή 1.Γ). Ο οργανισμός θα μπορούσε να εκτελεί τα καθήκοντα και τις δραστηριότητές του αρκετά ανεξάρτητα και με ευελιξία, υπό την εποπτεία φυσικά των αρμόδιων υπουργείων. Θα

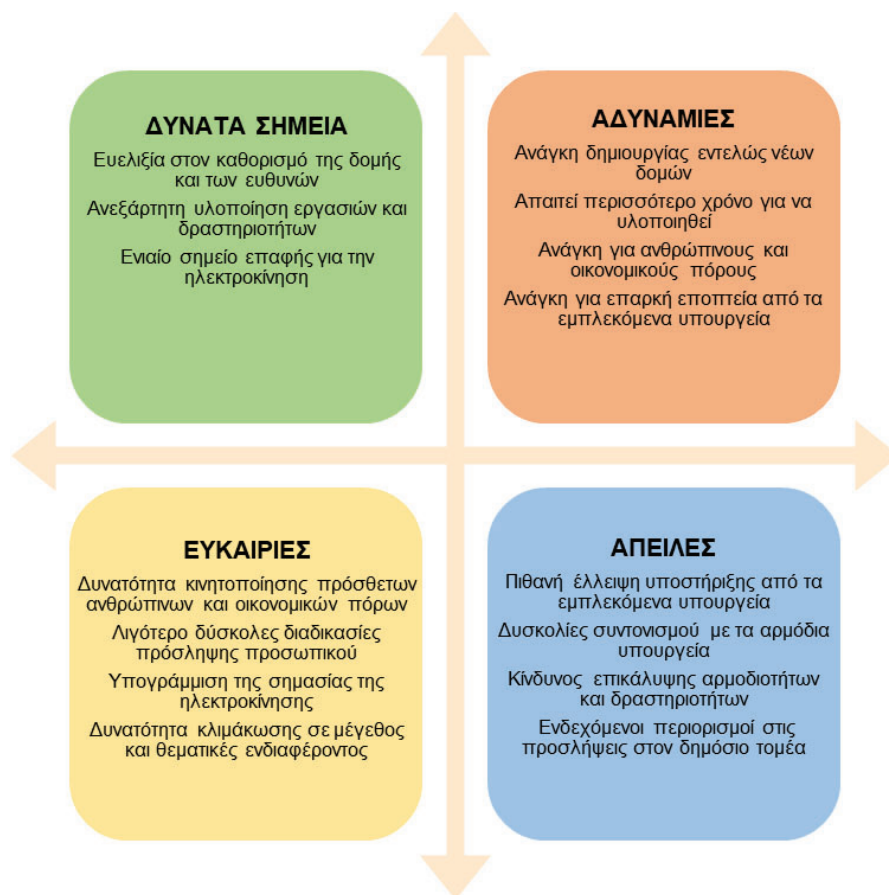
παρέχει επίσης ένα ενιαίο σημείο επαφής για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, το οποίο θα διευκόλυνε, για παράδειγμα, τη συνεργασία με τις τοπικές αρχές ή με τον ιδιωτικό τομέα.

Οι **αδυναμίες** αυτής της επιλογής αφορούν κυρίως την ανάγκη δημιουργίας εντελώς νέων δομών. Αυτό προϋποθέτει ουσιαστικές προσπάθειες από τα εμπλεκόμενα υπουργεία για τον καθορισμό της εποπτικής δομής, των αρμοδιοτήτων, των καθηκόντων και των πόρων της ηλεκτροκίνησης, καθώς και την προετοιμασία των αντίστοιχων νομικών πράξεων και καταστατικών. Συνεπώς, θα χρειαστεί σίγουρα περισσότερος χρόνος για να εφαρμοστεί σε σχέση με τις άλλες επιλογές που περιγράφονται ανωτέρω. Ο νέος οργανισμός θα χρειαζόταν επίσης σημαντικούς ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους προκειμένου να μπορέσει να τεθεί σε λειτουργία χωρίς καθυστερήσεις. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει επαρκής εποπτεία από τα εμπλεκόμενα υπουργεία, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο οργανισμός υλοποιεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί με αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα, έργο για το οποίο οι αρμόδιοι υπάλληλοι των εποπτευόμενων υπουργείων θα πρέπει να αφιερώσουν ορισμένες εργατοώρες.

Οι **ευκαιρίες** αυτής της επιλογής θα ήταν η δυνατότητα κινητοποίησης πρόσθετων ανθρώπινων και οικονομικών πόρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, μέσω του ειδικού προϋπολογισμού και των θέσεων εργασίας που θα προβλέπονταν για τον νέο οργανισμό για την ηλεκτροκίνηση. Η πρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού θα ήταν ενδεχομένως λιγότερο δύσκολη, σε σύγκριση με τις διαδικασίες προσλήψεων που εφαρμόζουν τα ελληνικά υπουργεία. Η δημιουργία ενός ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση θα συμβάλει επίσης στην ανάδειξη της σημασίας της ηλεκτροκίνησης για την ελληνική κυβέρνηση, καθώς και στην ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Ο οργανισμός θα έχει επίσης τη δυνατότητα αύξησης (ή μείωσης) του μεγέθους και των θεματικών ενδιαφερόντων του, ανάλογα με τις σχετικές ανάγκες του τομέα της ηλεκτροκίνησης στο μέλλον.

Οι **απειλές** της επιλογής αυτής θα μπορούσαν να είναι ο κίνδυνος πιθανής έλλειψης υποστήριξης από τα εμπλεκόμενα υπουργεία, λόγω επιφυλάξεων σχετικά με τη σύσταση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση, την εποπτική του δομή ή τις αρμοδιότητές του. Ενδέχεται επίσης να προκύψουν δυσκολίες στον συντονισμό των εργασιών για την ηλεκτροκίνηση αυτού του οργανισμού με το έργο των αρμόδιων υπουργείων ή ακόμη και κίνδυνος επικάλυψης ή επικάλυψης αρμοδιοτήτων και δραστηριοτήτων. Ενδέχεται επίσης να ισχύουν πιθανοί περιορισμοί στην πρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού, καθώς η οντότητα θα εξακολουθεί να αποτελεί μέρος του δημόσιου τομέα.

Σχήμα 7: Ανάλυση SWOT 1.Δ: Ίδρυση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση



5. Ευθύνες και δραστηριότητες του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

5.1 Εντολή και θεματικές ενδιαφέροντος του οργανισμού

Πριν ορίσουμε τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες του προβλεπόμενου εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης, θα πρέπει να ορίσουμε τι σημαίνει «ηλεκτροκίνηση», δηλαδή να προσδιορίσουμε όσο το δυνατόν σαφέστερα τη θεματική εστίαση του οργανισμού. Στην ελληνική νομοθεσία δεν υπάρχει επί του παρόντος νομικός ορισμός της ηλεκτροκίνησης. Τόσο ο Ν. 4439/2016 όσο και ο Ν. 4710/2020 περιλαμβάνουν ορισμό των «ηλεκτρικών οχημάτων» ο οποίος συνάδει με τον ορισμό της ισχύουσας οδηγίας 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Ο Ν. 4710/2020 διευκρινίζει περαιτέρω ότι τα «ηλεκτρικά οχήματα» περιλαμβάνουν αυτοκίνητα, μοτοσυκλές, μοτοποδήλατα και ποδήλατα στις κατηγορίες «καθαρά ηλεκτρικά οχήματα» (ή ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία – BEV), υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με φόρτιση εκτός οχήματος (ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη – PHEV), υβριδικά οχήματα κυψέλης καυσίμου (ή ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμου – FCEV), καθώς και ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση ή ηλεκτρικά ποδήλατα. Για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, όπου αναφέρεται ο όρος «οχήματα μηδενικών εκπομπών» ή «ZEV» περιλαμβάνει τα οχήματα BEV, PHEV και FCEV.

Από τον ανωτέρω ορισμό του Ν. 4710/2020 παραλείπονται συγκεκριμένοι άλλοι τύποι ηλεκτρικών οχημάτων όπως ηλεκτρικά σκούτερ, επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα, ηλεκτρικά φορτηγά, ηλεκτρικά λεωφορεία, ηλεκτρικά μη οδικά κινητά μηχανήματα κ.λπ. Η «ηλεκτροκίνηση» ως όρος συνήθως θεωρείται επίσης ότι έχει ευρύτερη σημασία από τις ηλεκτρικές οδικές μεταφορές και περιλαμβάνει τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στις μεταφορές σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικά τρένα, τραμ, μετρό), στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και στις αερομεταφορές. Για τις δύο τελευταίες περιπτώσεις, περιλαμβάνει επίσης τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για ποντοπόρα πλοία ή πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε αεροδρόμια για χρήση από ακινητοποιημένα αεροσκάφη, όπως επίσης προβλέπεται στην οδηγία AFID.

Ένα άλλο ερώτημα είναι εάν η «ηλεκτροκίνηση» πρέπει να περιλαμβάνει και τη χρήση υδρογόνου για σκοπούς μεταφοράς. Το υδρογόνο αναμένεται να παράγεται στο μέλλον κυρίως μέσω (ανανεώσιμης) ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης, στα ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμου (FCEV), το υδρογόνο μετατρέπεται σε ηλεκτρική ενέργεια που στη συνέχεια χρησιμοποιείται από έναν ηλεκτρικό κινητήρα για πρόωση, όπως και σε άλλους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων. Τα ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμου (FCEV) περιλαμβάνονται ήδη στον ορισμό των «ηλεκτρικών οχημάτων» του Ν. 4710/2020. Η νομοθεσία της ΕΕ αναφέρεται όλο και περισσότερο σε «οχήματα μηδενικών εκπομπών» που περιλαμβάνουν τόσο τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας όσο και τη χρήση υδρογόνου (και αμμωνίας, σύμφωνα με την πρόταση του κανονισμού AFIR) για πρόωση.

Οι ανωτέρω σκέψεις οδηγούν σε διαφορετικές επιλογές όσον αφορά τη θεματική εστίαση του προβλεπόμενου εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης, ιδίως όσον αφορά τους

διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς καθώς και την πιθανή συμπερίληψη του υδρογόνου στη θεματική εστίαση. Οι διαφορετικές αυτές επιλογές παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1: Επιλογές θεματικών ενδιαφέροντος του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

	Οδικές μεταφορές	Άλλες μεταφορές
Ηλεκτρισμός	2.Α: Ηλεκτρικά οδικά οχήματα	2.Γ: 2.Α + Χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στις εκτός δρόμου, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές μεταφορές
Υδρογόνο	2.Β: 2.Α + FCEV	2.Δ: 2.Γ + Χρήση υδρογόνου στις οδικές, εκτός δρόμου, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές μεταφορές

Η επιλογή 2.Α θα ήταν η βασική επιλογή για τις θεματικές ενδιαφέροντος του ΕΟΗ. Σε αυτήν την περίπτωση, συνιστάται η εστίαση του οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οδικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της μικροκινητικότητας, των ελαφρών και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ανάγκες επαναφόρτισης των ηλεκτρικών ελαφρών και βαρέων οχημάτων αναμένεται να εξελιχθούν σε ένα εξαιρετικά δύσκολο ζήτημα τα επόμενα έτη, λαμβανομένων επίσης υπόψη των διασυννοριακών μεταφορών. Η ανάπτυξη της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο για τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να σχεδιαστεί ολιστικά, υπό το πρίσμα επίσης των νέων στόχων για τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο για τα ελαφρά και βαρέα οχήματα που προβλέπονται στον προτεινόμενο AFIR.

Η επιλογή 2.Β θα περιλαμβάνει την επιλογή 2.Α, όπως και τα ηλεκτρικά οχήματα κυψέλης καυσίμου (FCEV). Αυτό θα ήταν λογικό επειδή τα ηλεκτρικά οχήματα κυψέλων καυσίμου (FCEV) περιλαμβάνονται ήδη στον ορισμό των «ηλεκτρικών οχημάτων» βάσει του Ν. 4710/2020. Επίσης, η πρόταση για τον κανονισμό AFIR περιλαμβάνει συγκεκριμένους στόχους για τα κράτη μέλη της ΕΕ όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομής ανεφοδιασμού με υδρογόνο για τα οδικά οχήματα. Από την άλλη πλευρά, δεν αναμένεται ότι το υδρογόνο θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η πλειονότητα των επιβατικών οχημάτων στο μέλλον θα είναι BEV ή PHEV, λόγω του χαμηλότερου κόστους, της καλύτερης υποδομής επαναφόρτισης και της πολύ μεγαλύτερης επιλογής μοντέλων. Από εθνική σκοπιά, είναι επίσης πιο αποτελεσματικό να χρησιμοποιείται απευθείας η διαθέσιμη ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές αντί να μετατρέπεται σε υδρογόνο. Συνεπώς, τα FCEV δεν αναμένεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις μεμονωμένες οδικές μεταφορές. Θα μπορούσαν ωστόσο να διαδραματίσουν ρόλο στις βαριές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Επομένως, η επιλογή 2.Β δεν αναμένεται να είναι πολύ διαφορετική από την επιλογή 2.Α.

Η επιλογή 2.Γ θα περιλαμβάνει την επιλογή 2.Α (και πιθανώς την επιλογή 2.Β), καθώς και τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας στις εκτός δρόμου μεταφορές, καθώς και στις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Αυτό θα μπορούσε να έχει νόημα λόγω του γεγονότος ότι η υφιστάμενη οδηγία AFID και η ελληνική νομοθεσία ήδη περιλαμβάνουν ορισμένες απαιτήσεις για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς για τα ποντοπόρα πλοία ή τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε αεροδρόμια για χρήση από ακινητοποιημένα αεροσκάφη, όπως προβλέπεται επίσης στην οδηγία AFID. Θα μπορούσε επίσης να έχει νόημα σε περίπτωση που προκύψει ανάγκη περαιτέρω προώθησης των ηλεκτρικών τρένων ή των ηλεκτρικών οχηματαγωγών στην Ελλάδα.

Η επιλογή 2.Δ θα περιλαμβάνει την επιλογή 2.Γ, καθώς και τη χρήση υδρογόνου στις οδικές, εκτός δρόμου, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Θα ήταν η πιο ολοκληρωμένη από όλες τις επιλογές. Θα επέτρεπε τον ολιστικό σχεδιασμό και την υλοποίηση τόσο υποδομών επαναφόρτισης όσο και υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην Ελλάδα. Θα διευκόλυνε την εφαρμογή όχι μόνο του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, αλλά και της Εθνικής Στρατηγικής για το Υδρογόνο για την Ελλάδα, καθώς και των απαιτήσεων του νέου κανονισμού AFIR για τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Αυτή η επιλογή θα οδηγούσε συνεπώς σε συνέργειες και θα διευκόλυνε τον εντοπισμό της βέλτιστης από πλευράς κόστους λύσης για τις επιμέρους ανάγκες καθαρής κινητικότητας. Από την άλλη μεριά, θα αύξανε σίγουρα τις απαιτήσεις του ΕΟΗ σε ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους. Οι πόροι όμως για την προώθηση του υδρογόνου θα απαιτούνταν ούτως ή άλλως και θα έπρεπε να διατεθούν σε μια άλλη δομή εάν το υδρογόνο εξαιρεθεί από την εντολή του ΕΟΗ. Σε περίπτωση που το υδρογόνο συμπεριληφθεί, θα ήταν σκόπιμο να επιλεγεί μια πιο ολοκληρωμένη ονομασία για τον οργανισμό, όπως «Εθνικός Οργανισμός για την Καθαρή Κινητικότητα» ή «Εθνικός Οργανισμός για την Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών».

Θα ήταν επίσης γενικά δυνατό ο οργανισμός να ξεκινήσει με μια πιο περιορισμένη θεματική εστίαση (π.χ. επιλογή 2.Α) και στη συνέχεια να επεκταθεί σε μεταγενέστερο στάδιο σε άλλα θέματα. Αυτό ωστόσο θα απαιτούσε αντίστοιχες τροποποιήσεις των ιδρυτικών πράξεων και του καταστατικού του οργανισμού. Στην ιδανική περίπτωση, θα πρέπει να οριστεί από την αρχή η επιθυμητή θεματική εστίαση του οργανισμού. Κατ' αρχήν, θα μπορούσε να διευρυνθεί ακόμη περισσότερο η θεματική εστίαση του οργανισμού, ώστε να συμπεριλάβει επίσης π.χ. ζητήματα που σχετίζονται με άλλα εναλλακτικά καύσιμα, τις έξυπνες μεταφορές, τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα ή τις μη μηχανοκίνητες μεταφορές. Οι εν λόγω επιλογές δεν αναλύονται περαιτέρω καθώς είναι πέρα από το πεδίο εφαρμογής αυτής της μελέτης σκοπιμότητας.

Ανάλογα με την επιλογή που θα επικρατήσει, η βασική εντολή του εθνικού οργανισμού θα πρέπει να είναι είτε η προώθηση της ηλεκτροκίνησης (επιλογή 3.Α) είτε η προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών (επιλογή 3.Β) στην Ελλάδα. Ο εν λόγω όρος είναι αρκετά ευρύς ώστε να συμπεριλάβει όλους τους τομείς ευθυνών και καθηκόντων που θα μπορούσαν να ανατεθούν στον οργανισμό στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και του υδρογόνου.

Σχήμα 8: Επιλογές για την εντολή του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης



5.2 Ευθύνες του οργανισμού

Σύμφωνα με το εθνικό σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΣΑΕ) της Ελλάδας, ο ΕΟΗ «θα διασφαλίσει τον κατάλληλο σχεδιασμό και συντονισμό μεταξύ των υποδομών μεταφορών και ενέργειας, των αρχών περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλων ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα της έρευνας και τον ιδιωτικό τομέα». Επίσης, ο ΕΟΗ «προωθεί τις διασυνδέσεις της αλυσίδας εφοδιασμού ηλεκτρικής ενέργειας – συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών συσσωρευτών και ΑΠΕ – με τη βάση έρευνας και καινοτομίας».

Αν το χωρίσουμε σε επιμέρους θέματα, καταλήγουμε στην παρακάτω λίστα ευθυνών του προβλεπόμενου οργανισμού:

- Συντονισμός του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο (και πιθανώς ανεφοδιασμού υδρογόνου)
- Συντονισμός της λειτουργίας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο (και πιθανώς ανεφοδιασμού υδρογόνου)
- Συντονισμός του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού) με τις υποδομές μεταφορών
- Συντονισμός του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού) με τις υποδομές ενέργειας
- Συντονισμός του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού) με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές
- Προώθηση δεσμών με την εφοδιαστική αλυσίδα ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς υδρογόνου) με τη βάση έρευνας και καινοτομίας

Επιπλέον, κατά τις συζητήσεις που έγιναν με τους εθνικούς φορείς στο πλαίσιο της εκπόνησης της παρούσας μελέτης σκοπιμότητας, αναφέρθηκαν οι ακόλουθες πρόσθετες πιθανές ευθύνες:

- Παροχή βοήθειας στον σχεδιασμό της στρατηγικής των εμπλεκόμενων υπουργείων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς του υδρογόνου)
- Επίσπευση της υλοποίησης όλων των θεμάτων των εμπλεκόμενων υπουργείων για την ηλεκτροκίνηση (και πιθανώς το υδρογόνο)
- Συντονισμός όλων των παραγόντων στην αγορά ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς υδρογόνου)

- Υποστήριξη πολιτικής επικοινωνίας για την υιοθέτηση νέας τεχνολογίας ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς υδρογόνου).
- Διαχείριση επιχορηγήσεων για τη μείωση του κόστους αγοράς νέων ηλεκτρικών οχημάτων (και οχημάτων κυψέλης καυσίμου)
- Διαχείριση επιχορηγήσεων για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης (και σταθμών ανεφοδιασμού) σε δήμους, στο αστικό και οδικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων, σε χώρους εργασίας, κατοικίες κ.λπ.
- Υποστήριξη των χρηστών για τις υποδομές επαναφόρτισης στο οδικό δίκτυο (καταγραφή παραπόνων, καταγγελιών κ.λπ. που σχετίζονται με τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης)
- Υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας στον τομέα των τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Ανάλυση πρωτοβουλιών και προτάσεων για την επίλυση νομικών και άλλων εμποδίων στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Προώθηση και διάδοση της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου) μέσω εκδηλώσεων και διαφημίσεων στα έντυπα και ηλεκτρονικά μέσα.
- Υποστήριξη του προσδιορισμού των καταλληλότερων τοποθεσιών για τις υποδομές επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο).
- Συντονισμός της αδειοδότησης των υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο) των ηλεκτροκίνητων οχημάτων
- Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε φορείς λήψης αποφάσεων σχετικά με τις εθνικές στρατηγικές, τις πολιτικές, τα μέτρα, τη νομοθεσία και τους κανονισμούς στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου).
- Συλλογή δεδομένων και παρακολούθηση της ανάπτυξης της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Διοργάνωση διαβουλεύσεων για την αγορά και δημόσιων διαβουλεύσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)
- Εκπόνηση εκθέσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο), μεταξύ άλλων και για την ΕΕ
- Συμμετοχή σε ευρωπαϊκές και διεθνείς ομάδες εμπειρογνομώνων
- Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)

Οι ανωτέρω πιθανές αρμοδιότητες του οργανισμού θα μπορούσαν να συνοψιστούν και να δομηθούν με βάση τους παρακάτω επτά πυλώνες, οι οποίοι θα μπορούσαν να εξελιχθούν ενδεχομένως στις μελλοντικές οργανικές μονάδες του προβλεπόμενου οργανισμού. Στο επόμενο υποκεφάλαιο περιγράφονται λεπτομερώς οι συγκεκριμένες πιθανές δραστηριότητες σε κάθε έναν από αυτούς τους πυλώνες. Ο πυλώνας «Πολιτική» θεωρείται κεντρικός, καθώς επηρεάζει την υλοποίηση όλων των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο των άλλων πυλώνων. Από την άλλη πλευρά, τα αποτελέσματα, η τεχνογνωσία και τα διδάγματα από τις δραστηριότητες των άλλων πυλώνων θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν και να ενημερώσουν τις δραστηριότητες που υλοποιούνται στο πλαίσιο του πυλώνα «Πολιτική».

Σχήμα 9: Τομείς ευθύνης του οργανισμού ηλεκτροκίνησης



5.3 Δραστηριότητες στους επιμέρους τομείς ευθύνης

Στα παρακάτω υποκεφάλαια, περιγράφονται λεπτομερέστερα οι πιθανές ενδεικτικές δραστηριότητες του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στους διάφορους πιθανούς τομείς ευθύνης.

Δραστηριότητες στον τομέα «Πολιτική»

4.A.1: Υποστήριξη για την εκπόνηση εθνικών στρατηγικών και σχεδίων

Μια σημαντική πρόκληση για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα είναι η απουσία μιας συνεκτικής στρατηγικής ή ενός συνεκτικού σχεδίου. Τα τελευταία έτη, η ηλεκτροκίνηση έχει συμπεριληφθεί σε διάφορες εθνικές στρατηγικές, αλλά με διαφορετικούς στόχους, πολιτικές και μέτρα. Οι εν λόγω στόχοι, οι πολιτικές και τα μέτρα πρέπει να αναθεωρηθούν και να καθοριστούν με σαφήνεια σε μια εθνική στρατηγική για την ηλεκτροκίνηση, όπως προβλέπει ο Ν. 4710/2020. Επιπλέον, με τους εν λόγω εθνικούς στόχους, τις πολιτικές και τα μέτρα για την ηλεκτροκίνηση πρέπει να εναρμονιστούν και άλλες εθνικές στρατηγικές.

Ειδικότερα, το εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα του Σεπτεμβρίου 2017 περιλαμβάνει ως επί το πλείστον παρωχημένους στόχους και πολιτικές για την ηλεκτροκίνηση. Το εθνικό σχέδιο μεταφορών του 2019 δεν περιλαμβάνει σχεδόν καμία αναφορά στην ηλεκτροκίνηση και κανέναν σχετικό στόχο, πολιτικές και μέτρα. Το εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα του 2020 περιλαμβάνει νέους εθνικούς στόχους, πολιτικές και μέτρα, που αποτελούν σήμερα το βασικό σημείο αναφοράς για την προώθηση

της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Ωστόσο, οι εν λόγω στόχοι, οι πολιτικές και τα μέτρα είναι ήδη σε κάποιο βαθμό ξεπερασμένα λαμβάνοντας υπόψη το υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας των ευρωπαϊκών στόχων για την ενέργεια και το κλίμα για το 2030 βάσει της οποίας θα απαιτηθεί επίσης η αντίστοιχη αναθεώρηση του ελληνικού ΕΣΕΚ. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια του 2021 εκπονήθηκε μια νέα εθνική στρατηγική για το υδρογόνο.

Στο παρελθόν, οι προαναφερθείσες εθνικές στρατηγικές και τα σχέδια στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας είτε εκπονήθηκαν από το αρμόδιο προσωπικό του ΥΜΕ, του ΥΠΕΝ και άλλων δημόσιων φορέων είτε ανατέθηκαν υπεργολαβικά σε ιδιωτική εταιρεία συμβούλων. Αυτό απαιτούσε προφανώς τη διαθεσιμότητα ειδικευμένων υπαλλήλων στον δημόσιο τομέα ή τη διαθεσιμότητα επαρκούς χρηματοδότησης για την υπεργολαβική ανάθεση των σχετικών εργασιών. Στην τελευταία περίπτωση, το ερώτημα που τίθεται είναι εάν η εκπόνηση εθνικών στρατηγικών θα πρέπει να ανατεθεί υπεργολαβικά σε συμβούλους του ιδιωτικού τομέα ή αν είναι προτιμότερο να εφαρμοστεί καλύτερα από φορείς του δημόσιου τομέα που εκπροσωπούν τα συμφέροντα της εθνικής κυβέρνησης.

Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να ανατεθεί στον ΕΟΗ η ευθύνη να παρέχει υποστήριξη για την εκπόνηση των εθνικών στρατηγικών και σχεδίων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς του υδρογόνου). Ο οργανισμός θα είναι αρμόδιος ιδίως για τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Εκπόνηση μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων σεναρίων για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα
- Υποβολή προτάσεων για πιθανούς εθνικούς στόχους και σκοπούς για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)
- Υποβολή προτάσεων για κατάλληλες πολιτικές και μέτρα για την επίτευξη των εθνικών στόχων
- Σύνταξη αντίστοιχων κεφαλαίων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) στις εθνικές στρατηγικές και τα σχέδια

Η τελική απόφαση και η έγκριση των εθνικών στρατηγικών και σχεδίων, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών στόχων, πολιτικών και μέτρων, θα παραμείνει στα αρμόδια ελληνικά υπουργεία (ΥΜΕ και ΥΠΕΝ). Ωστόσο, η ανάθεση του εκτεταμένου έργου για την εκπόνηση των εν λόγω στρατηγικών και σχεδίων στον ΕΟΗ θα μείωνε σημαντικά τον σχετικό φόρτο εργασίας για τα ελληνικά υπουργεία. Το έργο αυτό δεν θα πρέπει επίσης να ανατεθεί σε ιδιώτη πάροχο συμβουλευτικών υπηρεσιών. Τέλος, η συμμετοχή του ΕΟΗ θα συμβάλει επίσης στη βελτίωση της εναρμόνισης και της συνοχής μεταξύ των διαφόρων εθνικών στρατηγικών και σχεδίων.

Πρέπει να τονιστεί ότι αυτό δεν θα συνιστούσε πιθανότατα μια συνεχή δραστηριότητα του ΕΟΗ, δεδομένου ότι πολλές εθνικές στρατηγικές και σχέδια εκπονούνται σε μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη βάση. Ορισμένες όμως απαιτήσεις της νομοθεσίας της ΕΕ (π.χ. κανονισμός για τη διακυβέρνηση, AFID/AFIR), καθώς και αλλαγές στις εθνικές πολιτικές (π.χ. λόγω της αλλαγής των περιστάσεων ή της κυβέρνησης) θα εξακολουθήσουν να καθιστούν αναγκαία την περιοδική αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αντίστοιχων εθνικών στρατηγικών και σχεδίων.

4.A.2: Υποστήριξη για την εκπόνηση της νομοθεσίας και των κανονισμών

Τα τελευταία έτη έχει αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα. Ταυτόχρονα, συγκεκριμένα μέρη του νομοθετικού αυτού πλαισίου εξακολουθούν να λείπουν ή πρέπει να προσαρμοστούν. Υπάρχει επίσης ανάγκη συνεχούς αναθεώρησης και επικαιροποίησης του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου, λόγω των νέων απαιτήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ (π.χ. μεταφορά της δέσμης νομοθετικών μέτρων «Fit-for-55»), των αλλαγών στις συνθήκες της αγοράς ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, καθώς και λόγω των αλλαγών στις εθνικές προτεραιότητες και πολιτικές για την ηλεκτροκίνηση. Όσον αφορά το υδρογόνο, δεν υπάρχει επί του παρόντος κανένα νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο στην Ελλάδα, γεγονός το οποίο θα απαιτήσει σημαντικές προσπάθειες τα επόμενα έτη, επίσης ενόψει των νέων απαιτήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ καθώς και των στόχων και πολιτικών στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής για το υδρογόνο.

Η εκπόνηση νέας πρωτογενούς και δευτερογενούς νομοθεσίας για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) καθώς και η τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας, εντάσσονται στις αρμοδιότητες των αρμόδιων ελληνικών υπουργείων (ιδίως του ΥΜΕ και του ΥΠΕΝ). Στη ΡΑΕ έχουν επίσης ανατεθεί ειδικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Ο ΕΟΗ θα μπορούσε να υποστηρίξει τους αρμόδιους κρατικούς φορείς στην Ελλάδα αναλαμβάνοντας τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Παρακολούθηση της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας και των κανονισμών για την ηλεκτροκίνηση (και πιθανώς το υδρογόνο)
- Προσδιορισμός των αναγκών και των κενών που απαιτούν τη θέσπιση νέας νομοθεσίας και κανονισμών για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο)
- Υποβολή προτάσεων για πιθανές νομοθετικές και κανονιστικές πρωτοβουλίες για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο)
- Εκπόνηση προτάσεων (συμπεριλαμβανομένου νομικού κειμένου) για την εκπόνηση νέας ή τροποποιημένης νομοθεσίας και κανονισμών σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο).
- Εκπόνηση εκτιμήσεων ρυθμιστικών επιπτώσεων και επεξηγηματικών κειμένων για τη νέα νομοθεσία

Τα αρμόδια υπουργεία θα εξακολουθήσουν να είναι αρμόδια για την τελική έγκριση και την έκδοση απόφασης για τη νομοθεσία που θα προταθεί και θα υποβληθεί στη βουλή. Η ανάθεση μεγάλου μέρους των σχετικών εργασιών στον ΕΟΗ θα μείωνε ωστόσο σημαντικά τον σχετικό φόρτο εργασίας για τα ελληνικά υπουργεία. Πρέπει να τονιστεί ότι αυτό πιθανότατα δεν θα αποτελούσε μια συνεχή δραστηριότητα του ΕΟΗ, δεδομένου ότι νέες σημαντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης λαμβάνονται περίπου κάθε δύο έως τέσσερα έτη. Πρέπει ωστόσο να ληφθεί επίσης υπόψη το μεγάλο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την κατάρτιση της εν λόγω νομοθεσίας. Παράλληλα, θα εξακολουθήσουν να αναλαμβάνονται μικρότερης έκτασης νομοθετικές πρωτοβουλίες (π.χ. τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας, υπουργικές αποφάσεις, εγκύκλιοι...) σε μικρότερα χρονικά διαστήματα.

4.A.3: Υποστήριξη για τον σχεδιασμό, την κατάρτιση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των πολιτικών και μέτρων

Οι εθνικές πολιτικές και τα μέτρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς του υδρογόνου) θα περιγραφούν στις εθνικές στρατηγικές και τα σχέδια (βλ. δραστηριότητα 4.A.1). Ο λεπτομερής σχεδιασμός και η εφαρμογή των εν λόγω πολιτικών και μέτρων απαιτεί ωστόσο σημαντικές προσπάθειες. Επί του παρόντος, σημαντικό μέρος του χρόνου εργασίας του ΥΠΕΝ και του ΥΜΕ αφιερώνεται στον σχεδιασμό και την εκπόνηση πολιτικών και μέτρων, όπως οι διάφοροι γύροι του εθνικού προγράμματος στήριξης για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων («Κινούμαι ηλεκτρικά») ή το νέο πρόγραμμα στήριξης για τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο («Φορτίζω παντού»). Υπάρχουν επίσης ορισμένες λιγότερο προβλεβημένες αλλά επίσης σημαντικές πολιτικές και μέτρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, π.χ. διάφορα είδη φορολογικών κινήτρων, ποσοστώσεις για τα καθαρά οχήματα στον δημόσιο τομέα, δωρεάν δημοτικοί χώροι στάθμευσης κ.λπ. Τα επόμενα έτη προβλέπεται επίσης η εκπόνηση και η εφαρμογή νέων ειδικών πολιτικών και μέτρων για την προώθηση του υδρογόνου (παραγωγή, μεταφορά και χρήση). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να υποστηρίξει τα αρμόδια υπουργεία αναλαμβάνοντας τα ακόλουθα καθήκοντα:

- τον σχεδιασμό και την εκπόνηση πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως του υδρογόνου)
- την παρακολούθηση και αξιολόγηση των πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως του υδρογόνου)

Τα αρμόδια υπουργεία θα εξακολουθήσουν να είναι υπεύθυνα για την τελική έγκριση και λήψη απόφασης σχετικά με τον σχεδιασμό των σχετικών πολιτικών και μέτρων. Τα αποτελέσματα από την παρακολούθηση και αξιολόγηση των πολιτικών και των μέτρων θα υποβάλλονται επίσης στα αρμόδια υπουργεία και θα χρησιμοποιούνται για τον επανασχεδιασμό και την προσαρμογή των πολιτικών και των μέτρων. Ο σχεδιασμός και η εκπόνηση νέων πολιτικών και μέτρων θα λαμβάνει χώρα σε περιοδική βάση, π.χ. περίπου ανά διετία, ανάλογα με τη διάρκεια του αντίστοιχου κύκλου πολιτικής. Επομένως, αυτό δεν θα αποτελεί συνεχές έργο του ΕΟΗ. Η παρακολούθηση των πολιτικών και των μέτρων θα πρέπει ωστόσο να λαμβάνει χώρα σε συνεχή βάση, σε συνδυασμό με περιοδικές αξιολογήσεις, π.χ. ανά διετία.

4.A.4: Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα πολιτικής στον δημόσιο τομέα

Εκτός από τις ανωτέρω δραστηριότητες, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων και οι αξιωματούχοι των αρμόδιων υπουργείων θα εξακολουθήσουν επίσης να χρήζουν συχνής υποστήριξης στην καθημερινή εργασία τους. Η υποστήριξη αυτή θα περιλαμβάνει συμβουλευτικές υπηρεσίες όσον αφορά την πολιτική σε ένα ευρύ φάσμα νομικών, τεχνικών και οικονομικών θεμάτων που σχετίζονται με την εθνική πολιτική για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο). Ο ΕΟΗ θα λειτουργήσει ως μια δεξαμενή σκέψης ή πηγή γνώσης για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) για τον ελληνικό δημόσιο τομέα. Θα παρέχει ad hoc, συγκεκριμένες και στοχευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες σε θέματα πολιτικής με βάση τις τρέχουσες ανάγκες και προκλήσεις των αρμόδιων υπευθύνων λήψης

αποφάσεων και αξιωματούχων. Επί του παρόντος, η εν λόγω εμπειρογνωμοσύνη παρέχεται κυρίως από τους ίδιους τους υπαλλήλους του υπουργείου (εφόσον διατίθεται), από την αγορά ηλεκτροκίνησης (με κίνδυνο πιθανής σύγκρουσης συμφερόντων) ή μέσω ειδικών εξωτερικών συμβούλων (που απαιτούν αντίστοιχους οικονομικούς πόρους). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να παράσχει υποστήριξη στους αρμόδιους φορείς λήψης αποφάσεων και τους υπαλλήλους με τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Τακτικές ανταλλαγές πληροφοριών με τα αρμόδια υπουργεία για νέα και αναδυόμενα ζητήματα και προκλήσεις για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) στην Ελλάδα
- Εκπόνηση ενημερωτικών σημειώσεων, εγγράφων εργασίας, εγγράφων θέσεων και προτάσεων για συγκεκριμένα νομικά, τεχνικά ή οικονομικά ζητήματα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Παροχή υποστήριξης για τη σύνταξη ομιλιών και παρουσιάσεων των υπευθύνων λήψης αποφάσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)

Η υλοποίηση αυτής της δραστηριότητας και η παροχή των σχετικών συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα πολιτικής θα πραγματοποιούνται πιθανώς σε συνεχή βάση. Η ανάγκη για τέτοιες συμβουλευτικές υπηρεσίες αναμένεται να είναι μεγαλύτερη στα πρώτα στάδια της ανάπτυξης της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) στην Ελλάδα και πιθανότατα θα μειωθεί σε κάποιο βαθμό στο μέλλον όταν η αγορά θα φτάσει σε ένα ορισμένο επίπεδο ωριμότητας.

Δραστηριότητες στον τομέα «Υποδομές»

4.B.1: Παροχή υποστήριξης για τον εντοπισμό τοποθεσιών για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού

Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα είναι η έλλειψη ενός αρκετά ευρέος και πυκνού δικτύου επαναφόρτισης των Η/Ο. Η ανάπτυξη της σχετικής υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο προβλέπεται να πραγματοποιηθεί κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα. Θα χρειαστεί, ωστόσο, κάποιος βαθμός συντονισμού από τον δημόσιο τομέα, προκειμένου να διασφαλιστεί η επαρκής κάλυψη ολόκληρης της εθνικής επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών που επί του παρόντος δεν επιτρέπουν ακόμη την επικερδή λειτουργία των σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο. Το ίδιο ισχύει και για τους σταθμούς ανεφοδιασμού οχημάτων υδρογόνου που δεν υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα. Πρέπει επίσης να διασφαλιστούν συγκεκριμένες απαιτήσεις επάρκειας της υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο και ανεφοδιασμού με υδρογόνο σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ (AFID/AFIR).

Προς το παρόν, εντοπίζονται πιθανές τοποθεσίες για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο στο πλαίσιο των δημοτικών Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ). Σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 40 του Ν. 4710/2020, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του ΥΠΕΝ είναι αρμόδιο για την παρακολούθηση της υλοποίησης του ΣΦΗΟ στο πλαίσιο μιας ψηφιακής βάσης δεδομένων. Επιπλέον, το άρθρο 16 του Ν. 4710/2020 προβλέπει ότι το ΥΠΕΝ παρακολουθεί την ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης

H/O σε όλη την Ελλάδα σε ετήσια βάση, προκειμένου να επαληθεύσει την επάρκεια του δικτύου επαναφόρτισης H/O σε σχέση με τον αριθμό των H/O και ανά γεωγραφική περιοχή.

Συνιστάται η παρακολούθηση αυτή να γίνεται βάσει ενός ολοκληρωμένου μοντέλου μεταφορών και χωροταξικού σχεδιασμού, χρησιμοποιώντας δεδομένα από το ΜΥΦΑΗ για τους υπάρχοντες σταθμούς επαναφόρτισης H/O, που θα επιτρέπουν τον εντοπισμό των λεπτομερών αναγκών και συγκεκριμένων θέσεων για διαφορετικούς τύπους σταθμών επαναφόρτισης H/O (κανονικοί / γρήγοροι / εξαιρετικά γρήγοροι), καθώς και για διαφορετικές εφαρμογές (επιβατικά αυτοκίνητα / ταξί / λεωφορεία / βαρέα οχήματα / πλοία / αεροσκάφη). Το ίδιο μοντέλο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ενδεχομένως και όσον αφορά την απαιτούμενη υποδομή ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Για παράδειγμα, ο NOW στη Γερμανία έχει αναπτύξει ένα ειδικό ηλεκτρονικό εργαλείο εντοπισμού τοποθεσίας για τις υποδομές επαναφόρτισης H/O. Στην ίδια κατεύθυνση, στον ΕΟΗ θα μπορούσαν να ανατεθούν τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Τεχνική βοήθεια στους δήμους για την επικαιροποίηση τοπικών σχεδίων φόρτισης H/O
- Εφαρμογή ενός εθνικού μοντέλου μεταφορών για τον καθορισμό των αναγκών επαναφόρτισης H/O (και ανεφοδιασμού υδρογόνου) ανά γεωγραφική περιοχή
- Παρακολούθηση της ανάπτυξης της εθνικής υποδομής επαναφόρτισης H/O και εκπόνηση περιοδικών αναφορών για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων
- Προσδιορισμός των βέλτιστων θέσεων για την εγκατάσταση της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης H/O
- Υποστήριξη της αντιστοίχισης μεταξύ ιδιοκτητών γης και κατασκευαστών υποδομών επαναφόρτισης H/O (ανεφοδιασμού με υδρογόνο)

Η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να υλοποιείται σε συνεχή βάση. Στην αρχή, θα χρειαστεί να καταβληθούν αυξημένες προσπάθειες και επενδύσεις για την ανάπτυξη του εθνικού μοντέλου μεταφορών. Η εκπόνηση των εκθέσεων για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων θα πραγματοποιείται σε περιοδική βάση (π.χ. μία φορά τον χρόνο). Τα αρμόδια υπουργεία θα παραμείνουν υπεύθυνα όσον αφορά την απόφαση λήψης πιθανών μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν ελλειμμάτων στην ανάπτυξη της εθνικής υποδομής επαναφόρτισης H/O (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο).

4.B.2: Παροχή υποστήριξης για τη διοργάνωση διαγωνισμών για τις υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού

Η διοργάνωση ειδικών διαγωνισμών μπορεί να είναι ένα ισχυρό εργαλείο για την ανταγωνιστική και αδιάκριτη κλιμάκωση της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης H/O και ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις υποδομές που είναι προσβάσιμες στο κοινό και είναι εγκατεστημένες σε δημόσιους χώρους (π.χ. δίπλα σε δημόσιους δρόμους). Υπάρχουν διάφορα είδη διαγωνισμών, π.χ. διαγωνισμοί για την προμήθεια εξοπλισμού επαναφόρτισης H/O και τη λειτουργία του, διαγωνισμοί για την ανάθεση παραχωρήσεων για την ανάπτυξη και λειτουργία υποδομών επαναφόρτισης H/O σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή διαγωνισμοί για τη χορήγηση οικονομικής στήριξης (π.χ. επιχορηγήσεις επενδύσεων) σε ιδιώτες κατασκευαστές υποδομών επαναφόρτισης H/O.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του Ν. 4710/2020, τέτοιοι διαγωνισμοί μπορούν να διοργανώνονται από τους δήμους για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων τους. Η κύρια πρόκληση ως προς το θέμα αυτό είναι ότι κανένας δήμος στην Ελλάδα δεν έχει εμπειρία στη διοργάνωση τέτοιων διαγωνισμών. Πολλοί δήμοι δεν διαθέτουν επίσης τις εσωτερικές τεχνικές, διοικητικές και νομικές δυνατότητες για την προετοιμασία και τη διοργάνωση πολύπλοκων διαγωνισμών, π.χ. για την ανάθεση παραχώρησης εγκατάστασης και λειτουργίας σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο. Σε περίπτωση που δεν αναπτυχθούν επαρκείς σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές, επιτρέπεται το ΥΠΕΝ να διοργανώσει επίσης διαγωνισμούς για την εγκατάσταση της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο. Οι διαγωνισμοί αυτοί μπορούν επίσης να διεξαχθούν σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, η χορήγηση οικονομικής στήριξης για τις υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο θα προϋποθέτει πιθανώς τη διοργάνωση διαδικασιών μειοδοτικού διαγωνισμού, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Τεχνική βοήθεια για δήμους / περιφέρειες / εθνικές αρχές όσον αφορά την προετοιμασία και διοργάνωση διαγωνισμών για υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Προετοιμασία, διοργάνωση και αξιολόγηση διαγωνισμών για υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού σε εθνική, περιφερειακή και τοπική βάση
- Παροχή υπηρεσιών παρακολούθησης και νομικής συνδρομής κατά την ανάπτυξη και λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού

Το εύρος της δραστηριότητας αυτής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το μοντέλο που θα υιοθετηθεί στην Ελλάδα για την ανάπτυξη της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού. Εάν οι δήμοι θα έχουν την κύρια ευθύνη για τη διοργάνωση των διαγωνισμών αυτών, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει πιο συμβουλευτικό ρόλο. Σε περίπτωση που οι δήμοι ή το ΥΠΕΝ δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμούν να αναλάβουν αυτήν την ευθύνη, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να λειτουργεί ως εθνικός κόμβος για την προμήθεια της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού. Θα πρέπει, ωστόσο, να εκτιμηθεί σε ποιο βαθμό ο ΕΟΗ θα μπορούσε να προχωρήσει σε παραχωρήσεις για τη χρήση δημόσιας γης που ανήκει σε τοπικές αρχές. Σε κάθε περίπτωση, ο οργανισμός θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για τη διοργάνωση διαγωνισμών για τη διάθεση δημόσιων επιχορηγήσεων για υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού (βλ. δραστηριότητα 4.Ε.2). Η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να πραγματοποιείται σε συνεχή βάση, με μείωση των απαιτούμενων προσπαθειών μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα, αφού δημιουργηθεί μια αρκετά ευρεία και πυκνή υποδομή επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού.

4.B.3: Παροχή υποστήριξης για την αδειοδότηση των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων

Οι απλές, γρήγορες και αποτελεσματικές διαδικασίες αδειοδότησης αποτελούν προϋπόθεση για την ταχεία ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο) στην Ελλάδα. Το ΥΠΕΝ και το ΥΜΕ έχουν καταβάλει

σημαντικές προσπάθειες τα τελευταία έτη στον σχεδιασμό ενός απλοποιημένου συστήματος αδειοδότησης για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο που να είναι προσβάσιμοι στο κοινό. Ειδικότερα για τους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο που είναι εγκατεστημένοι σε δημόσια γη, οι δήμοι θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά τη χορήγηση των απαιτούμενων αδειών. Η ψηφιοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης θα μείωνε περαιτέρω τον χρόνο και τις προσπάθειες τόσο για τους ιδιώτες κατασκευαστές όσο και για τους υπαλλήλους των δήμων και άλλων αρχών αδειοδότησης. Όσον αφορά τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο, η ελληνική νομοθεσία δεν προβλέπει επί του παρόντος διατάξεις σχετικά με την αδειοδότηση τους. Για τον λόγο αυτό, τα επόμενα έτη θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα ξεχωριστό ειδικό πλαίσιο αδειοδότησης για τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Παροχή υποστήριξης στο ΥΠΕΝ και το ΥΜΕ όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη βελτίωση του εθνικού πλαισίου για την αδειοδότηση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Παροχή τεχνικής βοήθειας σε δήμους / περιφέρειες / εθνικές αρχές για την εφαρμογή των διαδικασιών αδειοδότησης
- Λειτουργία κεντρικής ψηφιακής πλατφόρμας για την αδειοδότηση των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού

Ως εναλλακτική επιλογή, ο ΕΟΗ θα μπορούσε επίσης να αναλάβει τη λειτουργία μιας κεντρικής αρχής αδειοδότησης (one-stop-shop) για όλους τους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο και ανεφοδιασμού με υδρογόνο στην Ελλάδα. Θα πρέπει όμως να αξιολογηθεί εάν αυτό είναι δυνατό από νομική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες ευθύνες και την ιδιοκτησία των τοποθεσιών, ιδίως από την πλευρά των δήμων. Στην αρχή θα απαιτηθούν αυξημένες προσπάθειες για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των διαδικασιών αδειοδότησης, καθώς και για τη δημιουργία μιας κεντρικής ψηφιακής πλατφόρμας αδειοδότησης. Θα πρέπει, ωστόσο, να αξιολογηθεί εάν αυτό είναι δυνατό από νομική άποψη, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες ευθύνες και την ιδιοκτησία των τοποθεσιών, ιδίως από την πλευρά των δήμων.

Δραστηριότητες στον τομέα «Παρακολούθηση της αγοράς»

4.Γ.1: Συλλογή δεδομένων για την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)

Η διαθεσιμότητα επαρκών και ενημερωμένων δεδομένων για την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) αποτελεί τη βάση για την εφαρμογή αποτελεσματικών πολιτικών και μέτρων από τους εθνικούς φορείς λήψης αποφάσεων. Τα δεδομένα αυτά έχουν επίσης μεγάλη αξία για τους παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) προκειμένου να προκύψουν αποτελεσματικές επιχειρηματικές και επενδυτικές αποφάσεις. Τα δεδομένα μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από το ευρύ κοινό για να αποκτήσει μια καλύτερη εικόνα της κατάστασης της αγοράς και της διαθεσιμότητας υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού και για να διευκολύνουν τις αποφάσεις του σχετικά με την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Επί του παρόντος, στοιχεία για τις ταξινομήσεις οχημάτων μηδενικών εκπομπών συλλέγονται από το ΥΜΕ, την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και τον Σύνδεσμο Αντιπροσώπων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ). Σε σχέση με τους σταθμούς επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού, δεν έχει θεσπιστεί προς το παρόν συγκεκριμένη διαδικασία για τη συλλογή των σχετικών δεδομένων. Αυτό αναμένεται ωστόσο να αλλάξει με την εφαρμογή του ηλεκτρονικού Μητρώου Υποδομών και Φορέων της Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (ΜΥΦΑΗ). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Συλλογή δεδομένων για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τις υποδομές επαναφόρτισης/εφοδιασμού και τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης/υδρογόνου
- Ανάπτυξη διαδραστικής επιγραμμικής βάσης δεδομένων με τρέχοντα και ιστορικά δεδομένα για τα ZEV, τις υποδομές επαναφόρτισης/εφοδιασμού και τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης /υδρογόνου

Παρόλο που η ανάπτυξη της διαδραστικής επιγραμμικής βάσης δεδομένων θα είναι μια έκτακτη εργασία, η συλλογή των δεδομένων, η επεξεργασία τους και η ενσωμάτωσή τους στην επιγραμμική βάση δεδομένων θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε συνεχή βάση.

4.Γ.2: Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σχετικά με την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)

Προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο χρήσιμα για τους εθνικούς φορείς λήψης αποφάσεων, τους φορείς της αγοράς και τους καταναλωτές, τα δεδομένα σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) στην Ελλάδα θα πρέπει να συγκεντρώνονται σε τακτικές εκθέσεις για την αγορά. Παράδειγμα ορθής πρακτικής ως προς αυτό αποτελεί η AustriaTech, η οποία δημοσιεύει μηνιαίες εκθέσεις με στοιχεία και αριθμούς για την αγορά ηλεκτροκίνησης στην Αυστρία, καθώς και για τις σημαντικότερες εξελίξεις της αγοράς, ενημερωτικά γραφήματα, καθώς και πληροφορίες για την ιστορική εξέλιξη της αγοράς. Συνιστάται ο ΕΟΗ να δημοσιεύει συντομότερες μηνιαίες και πιο εκτενείς ετήσιες εκθέσεις για την εθνική αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου). Οι ετήσιες εκθέσεις θα πρέπει, ειδικότερα, να περιλαμβάνουν επίσης μια αναλυτική ενότητα με την ερμηνεία των δεδομένων της αγοράς για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Οι ετήσιες εκθέσεις αυτές θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν π.χ. για την προσαρμογή των καθεστώτων στήριξης για την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών ή την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού. Σε κάποιο βαθμό, ο οργανισμός θα μπορούσε επίσης να παρέχει τεχνική υποστήριξη στο ΥΠΕΝ και τη ΡΑΕ για σκοπούς που σχετίζονται με την εποπτεία και τη ρύθμιση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου). Επιπλέον, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να υποστηρίξει τα αρμόδια υπουργεία με την εκπόνηση τακτικών εκθέσεων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία της ΕΕ, π.χ. οι εκθέσεις προόδου στο πλαίσιο των AFID/AFIR. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Συνεχής παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Εκπόνηση μηνιαίων και ετήσιων εκθέσεων για την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Υποστήριξη ΥΠΕΝ και ΡΑΕ στην εποπτεία και ρύθμιση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου).

- Υποστήριξη για την εκπόνηση εθνικών εκθέσεων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) που απαιτείται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ

Η παρακολούθηση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) καθώς και η εκπόνηση εκθέσεων αγοράς θα πραγματοποιούνται σε συνεχή βάση. Η υποστήριξη για την εποπτεία και ρύθμιση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου) θα παρέχεται όπως απαιτείται από το ΥΠΕΝ και τη ΡΑΕ. Η εκπόνηση των εθνικών εκθέσεων που απαιτούνται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ θα λαμβάνει χώρα σε περιοδική βάση, π.χ. ανά διετία.

4.Γ.3: Λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης

Προκειμένου να διευκολυνθεί η υλοποίηση των ανωτέρω δραστηριοτήτων 4.Γ.1 και 4.Γ.2, ο ΕΟΗ θα πρέπει να έχει πρόσβαση στο ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (ΜΥΦΑΗ) που συστάθηκε βάσει του άρθρου 13 του Ν. 4710/2020. Η ευθύνη για τη διαχείριση του μητρώου αυτού έχει ανατεθεί στο ΥΜΕ. Κατ' αρχήν, θα μπορούσε επίσης να αναλάβει την ευθύνη αυτή ο ΕΟΗ, μειώνοντας τον σχετικό φόρτο εργασίας του ΥΜΕ και δημιουργώντας ενδεχομένως συνέργειες με τις άλλες δραστηριότητες του οργανισμού. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να αναλάβει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Φιλοξενία, διαχείριση και συντήρηση του ΜΥΦΑΗ, καθώς και της αντίστοιχης ηλεκτρονικής πύλης
- Παρακολούθηση και επικύρωση των στοιχείων που υποβάλλονται στο ΜΥΦΑΗ
- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης

Η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να λαμβάνει χώρα σε συνεχή βάση. Συνδέεται στενά με τις δύο προηγούμενες δραστηριότητες 4.Γ.1 και 4.Γ.2.

Δραστηριότητες στον τομέα «Συνεργασία»

4.Δ.1: Συντονισμός των εμπλεκόμενων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου) σε εθνικό επίπεδο

Ένας από τους κυριότερους λόγους για την ενδεχόμενη δημιουργία ενός ΕΟΗ στην Ελλάδα ήταν η μέχρι τώρα απουσία κεντρικού μηχανισμού συντονισμού των διαφόρων φορέων που εμπλέκονται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Η συνεργασία και η επικοινωνία μεταξύ των φορέων αυτών λαμβάνει επί του παρόντος χώρα μόνο σε διμερή βάση. Το γεγονός αυτό αυξάνει το κόστος συναλλαγών, οδηγεί σε ελλείμματα πληροφόρησης και μειώνει την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών χάραξης πολιτικής. Λόγω της εντολής και των αρμοδιοτήτων του, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να αναλάβει κεντρικό ρόλο για το συντονισμό όλων των φορέων του τομέα της ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων αρχών, του ιδιωτικού τομέα, των ερευνητικών ιδρυμάτων και της κοινωνίας των πολιτών. Το ίδιο θα ισχύσει και για τον τομέα του υδρογόνου, όταν αυτός θα αρχίσει να αναπτύσσεται στην Ελλάδα. Επιπλέον, οι απόψεις και οι θέσεις των φορέων της αγοράς και του κοινού σχετικά με την ηλεκτροκίνηση και την κινητικότητα με υδρογόνο θα πρέπει

να αξιολογούνται στο πλαίσιο ανοικτών διαβουλεύσεων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των εθνικών πολιτικών και μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Διοργάνωση τακτικών συναντήσεων συντονισμού των διαφόρων φορέων του τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Διοργάνωση εθνικών ομάδων εργασίας για συγκεκριμένα νομικά, κανονιστικά, τεχνικά ή οικονομικά θέματα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Διοργάνωση διαβουλεύσεων για την αγορά και δημόσιων διαβουλεύσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται σε συνεχή βάση. Θα περιλαμβάνει όχι μόνο διοικητική υποστήριξη για την οργάνωση και την τεκμηρίωση των συνεδριάσεων, αλλά και συμβολή εμπειρογνωμοσύνης και απόψεων από το τεχνικό προσωπικό του οργανισμού στους διάφορους τομείς ευθύνης.

4.Δ.2: Διεθνής συνεργασία για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Υπάρχουν διάφορες ομάδες εμπειρογνομόνων με θεματική εστίαση την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο), οι οποίες έχουν συσταθεί σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, π.χ. το Φόρουμ για τις Βιώσιμες Μεταφορές (STF), η Διεθνής Σύμπραξη για το Υδρογόνο και τις Κυψέλες Καυσίμου στην Οικονομία (IPHE), οι πρωτοβουλίες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο της υπουργικής διάσκεψης για την καθαρή ενέργεια (CEM), το πλαίσιο συνεργασίας για το πράσινο υδρογόνο του Διεθνούς Οργανισμού Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (IRENA) και τα σχετικά προγράμματα τεχνολογικής συνεργασίας του ΔΟΕ. Η Ελλάδα συμμετέχει σε ορισμένες από αυτές τις ομάδες εμπειρογνομόνων (π.χ. στο STF), σε μικρότερο όμως βαθμό σε άλλες, λόγω έλλειψης χρόνου και δυνατοτήτων στον δημόσιο τομέα. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα να αυξηθεί η διμερής συνεργασία μεταξύ της Ελλάδας και άλλων χωρών σε επίπεδο ΕΕ και σε διεθνές επίπεδο. Τέτοιου είδους συμπράξεις μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην αμοιβαία μάθηση και στη βελτίωση των ικανοτήτων και της εμπειρογνωμοσύνης σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) στον ελληνικό δημόσιο τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Τακτική συμμετοχή σε ομάδες εμπειρογνομόνων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο
- Διοργάνωση διμερών ανταλλαγών απόψεων και συμπράξεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) με άλλες χώρες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται σε συνεχή βάση. Θα πρέπει να συνδεθεί στενά με τους άλλους τομείς δραστηριότητας του οργανισμού, ώστε να παρέχει χρήσιμες εισροές στις διεθνείς ανταλλαγές απόψεων και να αξιοποιεί τα αποτελέσματα των ανταλλαγών αυτών σε εθνικό επίπεδο.

Δραστηριότητες στον τομέα «Χρηματοδότηση»

4.Ε.1: Διαχείριση επιχορηγήσεων για την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Λόγω του υψηλότερου κόστους των Η/Ο και των ηλεκτρικών οχημάτων κυψελών καυσίμου (FCEV) σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα, τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, παρέχουν επί του παρόντος επιδοτήσεις (επιχορηγήσεις) για την αγορά τέτοιων οχημάτων. Αναμένεται ότι οι επιδοτήσεις αυτές θα καταργηθούν σταδιακά σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τουλάχιστον οι επιδοτήσεις για τα επιβατικά Η/Ο, μόλις το κόστος τους εξισωθεί με αυτό των συμβατικών οχημάτων. Για τους άλλους τύπους οχημάτων (π.χ. βαρέος τύπου Η/Ο, FCEV καθώς και θαλάσσια μέσα μεταφορά με υδρογόνο), ενδέχεται να εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη για επιχορηγήσεις σε μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη βάση.

Επί του παρόντος, το πρόγραμμα επιχορήγησης για την αγορά ηλεκτρικού οχήματος στην Ελλάδα («Κινούμαι ηλεκτρικά») τελεί υπό τη διαχείριση του ΥΠΕΝ. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι στο μέλλον θα προκύψουν νέες ανάγκες διαχείρισης χρηματοδότησης και για άλλους τύπους οχημάτων, όπως βαρέα οχήματα. Στην πραγματικότητα, η διαχείριση του συστήματος αυτού απορροφά μεγάλο μέρος του ανθρώπινου δυναμικού του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης του ΥΠΕΝ. Σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, η ευθύνη για τη διαχείριση των επιχορηγήσεων για την αγορά του ZEV έχει ανατεθεί σε έναν εθνικό οργανισμό, όπως η IDAE στην Ισπανία, η BAFA στη Γερμανία ή το OZEV στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η ανάθεση αυτής της ευθύνης στον ΕΟΗ θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τον φόρτο εργασίας για το ΥΠΕΝ. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Δημιουργία ηλεκτρονικής πύλης και εσωτερικών διαδικασιών για την υποβολή και διαχείριση των αιτήσεων επιχορήγησης
- Αξιολόγηση και έγκριση των αιτήσεων επιχορήγησης για την αγορά ZEB
- Εκταμίευση επιχορηγήσεων και διενέργεια οικονομικών ελέγχων
- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους αιτούντες και τους δικαιούχους επιχορηγήσεων

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται σε συνεχή βάση. Θα βασίζεται στις εργασίες για τον σχεδιασμό και την προετοιμασία των προγραμμάτων επιχορήγησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 4.Α.3. Θα πρέπει να εκτιμηθεί σε ποιον βαθμό θα πρέπει να υλοποιηθεί αυτή η δραστηριότητα μεσοπρόθεσμα, ιδίως στην περίπτωση της σταδιακής κατάργησης των επιχορηγήσεων για την αγορά των επιβατικών Η/Ο.

4.Ε.2: Διαχείριση επιχορηγήσεων για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων

Το πολύ χαμηλό μερίδιο σήμερα των ηλεκτρικών οχημάτων στον συνολικό στόλο των επιβατικών οχημάτων στην Ελλάδα αποτελεί σημαντική πρόκληση για την επικερδή λειτουργία των σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο. Αυτό αναμένεται να βελτιωθεί μεσοπρόθεσμα καθώς θα αυξάνεται ο αριθμός των Η/Ο και η ζήτηση για υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο. Θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν όμως γεωγραφικές περιοχές στην Ελλάδα όπου οι σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο δεν θα μπορούν να λειτουργήσουν επικερδώς στο προσεχές μέλλον. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα επαρκώς εκτεταμένο

και πυκνό δημόσιο δίκτυο επαναφόρτισης Η/Ο σε όλη την εθνική επικράτεια, θα χρειαστούν στοχευμένες επιδοτήσεις (επιχορηγήσεις).

Όσον αφορά τους σταθμούς ανεφοδιασμού με υδρογόνο, η δυσκολία είναι ακόμη μεγαλύτερη. Προς το παρόν, στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ούτε οχήματα υδρογόνου ούτε σταθμοί ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Το υψηλό κόστος των εν λόγω σταθμών ανεφοδιασμού σε συνδυασμό με τη χαμηλή ζήτηση οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη ανάγκη για δημόσιες επιδοτήσεις. Στο πλαίσιο αυτή, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις βάσει του προτεινόμενου κανονισμού AFIR όσον αφορά τις ελάχιστες υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Δεν υπάρχουν ακόμη εμπειρίες στην Ελλάδα από τη λειτουργία προγραμμάτων επιχορήγησης υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, με εξαίρεση τις επιχορηγήσεις για οικιακούς φορτιστές στο πλαίσιο του προγράμματος Κινούμαι Ηλεκτρικά. Στο πλαίσιο του εθνικού ΣΑΑ έχει προβλεφθεί νέο καθεστώς υποστήριξης για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο («Φορτίζω παντού»). Αυτό το πρόγραμμα επιχορήγησης θα εφαρμοστεί εντός των προσεχών ετών. Τη διαχείριση του προγράμματος αυτού προβλέπεται επί του παρόντος να αναλάβει το ΥΠΕΝ και θα χρειαστεί σημαντικό πρόσθετο ανθρώπινο δυναμικό. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, η ευθύνη για τη διαχείριση των επιχορηγήσεων για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού έχει ανατεθεί σε έναν εθνικό οργανισμό, όπως η ADEME στη Γαλλία, η IDAE στην Ισπανία ή το OZEV στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η ανάθεση αυτής της ευθύνης στον ΕΟΗ θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τον φόρτο εργασίας για το ΥΠΕΝ. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Δημιουργία ηλεκτρονικής πύλης και εσωτερικών διαδικασιών για την υποβολή και διαχείριση των αιτήσεων επιχορήγησης
- Αξιολόγηση και έγκριση αιτήσεων επιχορήγησης για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού)
- Εκταμίευση επιχορηγήσεων και διενέργεια οικονομικών ελέγχων
- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους αιτούντες και τους δικαιούχους επιχορηγήσεων

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται σε συνεχή βάση. Θα βασίζεται στις εργασίες για τον σχεδιασμό και την προετοιμασία των προγραμμάτων επιχορήγησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 4.A.3. Είναι πιθανό η δραστηριότητα αυτή να απαιτηθεί και μεσοπρόθεσμα, στο πλαίσιο της συνεχούς αύξησης του στόλου των ΖΕΥ στην Ελλάδα και της εμφάνισης νέων εφαρμογών (π.χ. σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για βαρέα οχήματα, τρένα, θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές).

4.E.3: Διαχείριση επιχορηγήσεων έρευνας για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Έχει προταθεί να συμπεριληφθεί η έρευνα για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) στις αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Εκτός από τη συμμετοχή του σε εθνικά και διεθνή ερευνητικά έργα (βλ. επόμενο κεφάλαιο), ο οργανισμός θα μπορούσε επίσης να υποστηρίξει τέτοια ερευνητικά προγράμματα μέσω της χορήγησης επιχορηγήσεων. Αυτή τη στιγμή, ο συντονισμός του μεγαλύτερου μέρους της εθνικής χρηματοδότησης της έρευνας

στην Ελλάδα επιτελείται από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Καινοτομίας (ΓΓΕΚ). Οι οικονομικοί πόροι του ΕΟΗ για επιχορηγήσεις έρευνας θα μπορούσαν είτε να διατεθούν στον οργανισμό από τη ΓΓΕΤ μέσω του προγράμματος δημόσιων επενδύσεων, είτε να αποτελέσουν μέρος του γενικού προϋπολογισμού του οργανισμού. Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας θα πρέπει να συντονίσει στενά τη δραστηριότητα αυτή με τη ΓΓΕΚ. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Δημιουργία ηλεκτρονικής πύλης και εσωτερικών διαδικασιών για την υποβολή και διαχείριση των αιτήσεων επιχορήγησης
- Αξιολόγηση και έγκριση αιτήσεων επιχορήγησης για ερευνητικά προγράμματα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Εκταμίευση επιχορηγήσεων και διενέργεια οικονομικών ελέγχων
- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους αιτούντες και τους δικαιούχους επιχορηγήσεων

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται σε συνεχή βάση. Θα συνδέεται στενά με τις δραστηριότητες του οργανισμού στον τομέα «Έρευνα και καινοτομία» (βλ. επόμενο υποκεφάλαιο).

Δραστηριότητες στον τομέα «Έρευνα και καινοτομία»

4.ΣΤ.1: Προώθηση δεσμών μεταξύ φορέων έρευνας και καινοτομίας

Σύμφωνα με το ΣΑΑ, μια κύρια δραστηριότητα του ΕΟΗ θα πρέπει να είναι η «προώθηση των δεσμών μεταξύ της αλυσίδας ηλεκτρονικών προμηθειών - συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών μπαταριών και ΑΠΕ - με τη βάση έρευνας και καινοτομίας». Αυτό σημαίνει ουσιαστικά ότι ο οργανισμός θα πρέπει να υποστηρίξει την ανταλλαγή των αποτελεσμάτων E&K μεταξύ των διαφόρων φορέων που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό (όπως και στο διεθνές) τοπίο E&K. Τέτοιοι φορείς περιλαμβάνουν σχετικές επιχειρήσεις, πανεπιστήμια καθώς και ερευνητικά κέντρα και ινστιτούτα. Συνεπώς, ο ΕΟΗ θα πρέπει να έχει καλή γνώση των σχετικών εθνικών και διεθνών φορέων E&K και των δραστηριοτήτων τους στον τομέα της E&K για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο). Ο οργανισμός θα παρέχει τις πλατφόρμες και θα διευκολύνει ενεργά την ανταλλαγή και τη συνεργασία μεταξύ των φορέων αυτών. Αυτές θα μπορούσαν να έχουν τη μορφή ομάδων εργασίας, εργαστηρίων ή επιστημονικών συνεδρίων για θέματα που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Προσδιορισμός και παρακολούθηση των σχετικών φορέων E&K και των δραστηριοτήτων E&K που διεξάγουν στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Παροχή πλατφορμών για την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των διαφόρων φορέων E&K στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Εκπόνηση ετήσιων εκθέσεων για την E&K στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται από τον ΕΟΗ σε συνεχή βάση, εκτός από τις εκθέσεις για την Ε&Κ που θα εκπονούνται μία φορά τον χρόνο. Η δραστηριότητα είναι στενά συνδεδεμένη με την επόμενη δραστηριότητα 4.ΣΤ.2.

4.ΣΤ.2: Συμμετοχή στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)

Ενώ στο πλαίσιο της προηγούμενης δραστηριότητας, ο ΕΟΗ θα διαδραματίσει πρωτίστως ρόλο ενδιάμεσου, είναι επίσης πιθανό να συμμετάσχει και ο ίδιος σε έργα Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο). Αυτό θα καταστήσει δυνατή την ενσωμάτωση της σημαντικής εμπειρογνωμοσύνης του οργανισμού στις δραστηριότητες Ε&Κ των άλλων φορέων στο εθνικό τοπίο Ε&Κ. Θα επιτρέψει επίσης στον οργανισμό να αξιοποιήσει τις εμπειρίες του από αυτά τα έργα Ε&Κ σε άλλες δραστηριότητές του (π.χ. παροχή πολιτικών συμβουλών για την ηλεκτροκίνηση). Αυτό θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα ωφέλιμο, δεδομένου ότι ορισμένες από τις σχετικές τεχνολογίες, ιδίως στον τομέα του υδρογόνου, βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης. Ο οργανισμός θα είναι επίσης σε θέση να παρέχει υποστήριξη στη ΓΓΕΚ όσον αφορά την ερευνητική πολιτική, καθώς και την εθνική ερευνητική ατζέντα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο). Πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχουν αναθέσει αρμοδιότητες στον τομέα της Ε&Α σε αντίστοιχους εθνικούς φορείς, όπως η AustriaTech στην Αυστρία, ο NOW στη Γερμανία, η IDAE στην Ισπανία, η SEC στη Σουηδία ή η το στο Ηνωμένο Βασίλειο. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να αναλάβει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Υποστήριξη της κινητοποίησης εθνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών κονδυλίων για έργα Ε&Κ σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Συμμετοχή στην προετοιμασία και υλοποίηση έργων Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Παροχή υποστήριξης στη ΓΓΕΚ σχετικά με την ερευνητική πολιτική και την εθνική ερευνητική ατζέντα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται από τον ΕΟΗ σε συνεχή βάση. Η δραστηριότητα συνδέεται στενά με την προηγούμενη δραστηριότητα 4.ΣΤ.1, καθώς και με τους διάφορα άλλα πεδία αρμοδιότητας του οργανισμού. Θα πρέπει να υλοποιηθεί σε στενό συντονισμό με τη ΓΓΕΚ, καθώς και με άλλους φορείς Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα.

4.ΣΤ.3: Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)

Αυτή τη στιγμή υπάρχει σημαντική δραστηριότητα σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη νέων προτύπων για την ηλεκτροκίνηση. Αυτά αφορούν τόσο τις τεχνικές απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο όσο και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας μεταξύ των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, των σταθμών επαναφόρτισης Η/Ο και των διάφορων φορέων του οικοσυστήματος ηλεκτροκίνησης.

Ταυτόχρονα, καταβάλλονται επίσης σημαντικές προσπάθειες για τη διεθνή τυποποίηση όλων των στοιχείων της αλυσίδας αξίας (παραγωγή, μεταφορά, αποθήκευση, κατανάλωση) του υδρογόνου και των παραγώγων του. Καταβάλλονται επίσης σημαντικές προσπάθειες για τη δημιουργία διεθνών προτύπων πιστοποίησης του υδρογόνου. Η Ελλάδα επί του παρόντος δεν συμμετέχει ενεργά σε αυτές τις διαδικασίες τυποποίησης. Επιπλέον, κατά τα επόμενα έτη θα πρέπει να αναπτυχθούν πρόσθετες εθνικές τεχνικές απαιτήσεις για τα ZEV, τους σταθμούς επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού και την αλληλεπίδραση των διαφόρων φορέων. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν επιπλέον τις νέες τεχνολογίες, όπως η έξυπνη επαναφόρτιση ή οι τεχνολογίες οχήματος προς δίκτυο (Vehicle-to-Grid). Επιπλέον, οι τεχνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο των ZEV, καθώς και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων τεχνικής υποστήριξης (συνεργεία, τεχνικοί έλεγχοι) πρέπει να καθοριστούν και να ενημερώνονται διαρκώς. Όσον αφορά το υδρογόνο (π.χ. FCEV, σταθμοί ανεφοδιασμού, ποιότητα αερίου...), επί του παρόντος δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου τεχνικές απαιτήσεις βάσει της εθνικής νομοθεσίας. Οι δημόσιες αναθέτουσες αρχές (συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών δημόσιων μεταφορών και των τοπικών αρχών) υποχρεούνται σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ για τα καθαρά οχήματα (CVD) να αυξήσουν το μερίδιο των καθαρών οχημάτων στις προμήθειές τους, επομένως χρειάζονται τεχνική υποστήριξη σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα αυτά. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να υλοποιήσει τις παρακάτω εργασίες:

- Συμμετοχή σε ευρωπαϊκές και διεθνείς επιτροπές τυποποίησης στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Εκπόνηση εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Υποστήριξη δημόσιων φορέων (συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών) στον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο), π.χ. στο πλαίσιο διαγωνισμών.

Η δραστηριότητα αυτή θα υλοποιείται από τον ΕΟΗ σε συνεχή βάση. Θα πρέπει να συντονιστεί στενά με τον Ελληνικό Οργανισμό Τυποποίησης (ΕΛΟΤ) και τα αρμόδια υπουργεία.

Δραστηριότητες στον τομέα «Επικοινωνία»

4.Z.1: Ανάπτυξη πληροφοριακού υλικού και ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Η πληροφόρηση και η ευαισθητοποίηση για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα είναι αυτή τη στιγμή μάλλον περιορισμένη. Εκτός από τις πληροφορίες που διαδίδονται από τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, δεν υπάρχει καμία ανεξάρτητη ή δημόσια πηγή πληροφόρησης για (δυσνητικούς) χρήστες Η/Ο. Όσον αφορά την κινητικότητα του υδρογόνου, σχεδόν δεν υπάρχουν καν διαθέσιμες δημόσιες πληροφορίες. Δεν είναι διαθέσιμο ειδικό πληροφοριακό υλικό για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) το οποίο να είναι προσαρμοσμένο στο ελληνικό πλαίσιο. Δεν υπάρχουν επίσης ούτε δημοσιευμένες ειδικές μελέτες, αναφορές και οδηγοί για την ηλεκτροκίνηση (και την

κινητικότητα με υδρογόνο). Το υλικό αυτό, μαζί με πρόσθετες πρακτικές πληροφορίες και ειδήσεις σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) στην Ελλάδα θα πρέπει να είναι διαθέσιμο σε έναν κεντρικό εθνικό ιστότοπο (δηλαδή, με τη μορφή μιας κρατικής πύλης πληροφοριών). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Ανάπτυξη υλικού πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) για τους χρήστες ZEV
- Εκπόνηση μελετών, εκθέσεων και οδηγιών για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Ανάπτυξη και λειτουργία κεντρικού εθνικού ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Η υλοποίηση της δραστηριότητας αυτής δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί εφάπαξ, δηλαδή θα χρειαστούν περιοδικές προσπάθειες για την ανάπτυξη και επικαιροποίηση του σχετικού υλικού πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης, καθώς και άλλων μελετών, εκθέσεων και οδηγιών. Η λειτουργία και η επικαιροποίηση του εθνικού ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση θα γίνεται σε συνεχή βάση. Η δραστηριότητα αυτή θα συνδέεται στενά με τους διάφορους άλλους συναφείς τομείς ευθύνης εθνικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση.

4.Z.2: Υλοποίηση ενημερωτικών εκστρατειών και εκδηλώσεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Η πληροφόρηση και η ευαισθητοποίηση για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα είναι αυτή τη στιγμή μάλλον περιορισμένη. Ορισμένες περιορισμένες (εμπορικές) πληροφορίες παρέχονται μέσω της διαφήμισης των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Επίσης, έχουν διοργανωθεί κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα ορισμένες δημόσιες εκδηλώσεις για την ηλεκτροκίνηση (ή με θέμα τους, μεταξύ άλλων, την ηλεκτροκίνηση). Προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση και να παρασχεθούν αντικειμενικές και ουδέτερες πληροφορίες για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) στο ευρύ κοινό, θα μπορούσαν να διοργανωθούν ειδικές εθνικές εκστρατείες πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης, με βάση μια ολοκληρωμένη επικοινωνιακή στρατηγική. Οι εκστρατείες αυτές θα περιλαμβάνουν τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) μέσω διάφορων μέσων ενημέρωσης, όπως η τηλεόραση, το ραδιόφωνο, οι εφημερίδες, τα περιοδικά και τα κοινωνικά δίκτυα. Θα αποσκοπούν κυρίως στην αύξηση της υιοθέτησης των ZEV στην Ελλάδα. Θα μπορούσαν επίσης να διοργανωθούν ειδικά συνέδρια, εργαστήρια και περιοδεύουσες επιδείξεις για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο), ιδίως για τους εμπειρογνώμονες στους τομείς αυτούς. Θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την επικοινωνία σχετικά με την πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο), καθώς και για τα αποτελέσματα του έργου του ΕΟΗ στους διάφορους τομείς ευθύνης του. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Εκπόνηση εθνικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

- Υλοποίηση εθνικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Διοργάνωση ειδικών συνεδρίων, εργαστηρίων και οδικών εκθέσεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Η δράση αυτής επρόκειτο να υλοποιηθεί από τον ΕΟΗ σε συνεχή περίπτωση βάση. Η δράση θα συνδέεται στενά με τη δράση 4.Z.1 καθώς και με τους διάφορους άλλους σχετικούς τομείς ευθύνης του οργανισμού.

4.Z.3: Λειτουργία γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Λόγω της καινοτόμου φύσης και πολυπλοκότητας της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο), θα υπάρξουν πολλά ερωτήματα που δεν θα μπορούν να απαντηθούν στο πλαίσιο του ενημερωτικού υλικού και των εκστρατειών του ΕΟΗ. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να δημιουργηθεί και να λειτουργεί από τον οργανισμό ειδικό γραφείο υποστήριξης για θέματα ηλεκτροκίνησης (και κινητικότητας με υδρογόνο). Το εν λόγω γραφείο υποστήριξης θα είναι κυρίως ανοικτό για το ευρύ κοινό, προκειμένου να απαντά σε ερωτήσεις σχετικά με την αγορά και τη λειτουργία των ZEV, των σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, τις σχετικές εθνικές πολιτικές και μέτρα, καθώς και τυχόν πιθανές καταγγελίες, ιδίως όσον αφορά παραβάσεις των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας, καθώς και τη ρύθμιση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα αναλάβει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Δημιουργία εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Λειτουργία του εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Ενώ η ίδρυση του εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) θα λάβει χώρα εφάπαξ, η λειτουργία του από τον ΕΟΗ θα είναι συνεχής. Οι υπάλληλοι που είναι υπεύθυνοι για το γραφείο υποστήριξης θα πρέπει να υποστηρίζονται από τεχνικούς εμπειρογνώμονες στους άλλους σχετικούς τομείς ευθύνης του οργανισμού. Τυχόν σχετικές καταγγελίες για παραβάσεις του εθνικού νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου θα πρέπει να διαβιβάζονται στις αρμόδιες εθνικές αρχές (ΥΠΕΝ, ΥΜΕ, ΡΑΕ).

Οριζόντιες και υποστηρικτικές δραστηριότητες του οργανισμού

Εκτός από τις προαναφερθείσες δραστηριότητες στους διάφορους τομείς αρμοδιότητάς του, ο ΕΟΗ θα αναλάβει επίσης μια σειρά από οριζόντιες και υποστηρικτικές δραστηριότητες που θα είναι απαραίτητες για την αποτελεσματική και αποτελεσματική θεσμική λειτουργία του οργανισμού. Θα διαμορφώσουν το οργανωτικό πλαίσιο και θα

παράσχουν τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση των διαφόρων τεχνικών δραστηριοτήτων.

4.Η.1: Γενική διεύθυνση

Η γενική διεύθυνση του ΕΟΗ αφορά τη συνολική του διοίκηση, τον καθορισμό της θεσμικής στρατηγικής και του προγράμματος εργασίας του, τον συντονισμό των διαφόρων δραστηριοτήτων, τη διαχείριση των απαιτούμενων πόρων, καθώς και τη (νομική) εκπροσώπηση του οργανισμού, μεταξύ άλλων έναντι των θεσμικών ιδιοκτητών του. Τα καθήκοντα αυτά εξασφαλίζονται συνήθως από ένα διοικητικό συμβούλιο ή συμβούλιο διευθυνόντων, καθώς και από έναν γενικό διευθυντή, διευθυντή ή διευθύνοντα σύμβουλο. Στη γενική διεύθυνση συμμετέχουν επίσης επικεφαλής τμημάτων που είναι υπεύθυνοι για συγκεκριμένα τεχνικά ή διοικητικά θέματα (μεσαία διοικητικά στελέχη). Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα επιτελέσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Καθορισμός και εφαρμογή της θεσμικής στρατηγικής και του προγράμματος εργασίας του οργανισμού
- Συντονισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων του ΕΟΗ
- Διαχείριση των πόρων του ΕΟΗ
- (Νομική) εκπροσώπηση του ΕΟΗ
- Υποβολή στοιχείων προς τους ιδιοκτήτες του ΕΟΗ

Η δραστηριότητα αυτή του ΕΟΗ θα υλοποιείται σε συνεχή βάση.

4.Η.2: Διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού

Η αποτελεσματική λειτουργία του ΕΟΗ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαθεσιμότητα επαρκούς αριθμού ανθρώπινων πόρων με τα απαιτούμενα προσόντα. Η κινητοποίηση αυτών των ανθρώπινων πόρων αναμένεται να δημιουργήσει δυσκολίες, ιδίως στην αρχή, δεδομένου ότι υπάρχει γενική έλλειψη εμπειρογνομόνων σε θέματα ηλεκτροκίνησης (και κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, θα ήταν πιθανώς απαραίτητο να προβλεφθεί μια ορισμένη μεταβατική περίοδος κατά την οποία ο οργανισμός θα καταστεί πλήρως λειτουργικός. Ο οργανισμός θα πρέπει επίσης αρχικά να επενδύσει σε ειδικά εκπαιδευτικά μέτρα προκειμένου να αναπτύξει πλήρως τις ικανότητες των εργαζομένων του. Η δραστηριότητα της διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού θα περιλαμβάνει τον καθορισμό και την εφαρμογή μιας πολιτικής ανθρώπινου δυναμικού, την πρόσληψη νέου ανθρώπινου δυναμικού, καθώς και τη διαχείριση του υφιστάμενου ανθρώπινου δυναμικού (συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των συμβάσεων, της προσωπικής ανάπτυξης, της καταβολής των μισθών, των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και του φόρου εισοδήματος).

- Καθορισμός και εφαρμογή πολιτικής ανθρώπινων πόρων
- Πρόσληψη νέων ανθρώπινων πόρων
- Διαχείριση συμβάσεων των υφιστάμενων ανθρώπινων πόρων
- Προσωπική ανάπτυξη των υφιστάμενων ανθρώπινων πόρων
- Υπολογισμός μισθών, εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και φόρου εισοδήματος

Η δραστηριότητα αυτή του ΕΟΗ θα υλοποιείται σε συνεχή βάση.

4.Η.3: Διαχείριση οικονομικών πόρων

Ο ΕΟΗ θα χρειαστεί επαρκείς οικονομικούς πόρους προκειμένου να υλοποιήσει αποτελεσματικά τις προβλεπόμενες δραστηριότητες στους τομείς αρμοδιότητάς του και να επιτύχει την αποστολή του. Ταυτόχρονα, η διαχείριση των διαθέσιμων οικονομικών πόρων πρέπει να γίνεται όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι οι πόροι αυτοί θα προέλθουν από δημόσιους προϋπολογισμούς. Για τον λόγο αυτό θα υπάρξουν και ειδικές νομικές απαιτήσεις ως προς τη σωστή διαχείριση των οικονομικών πόρων. Η διαχείριση αυτή θα υπόκειται επίσης σε εξωτερικούς ελέγχους. Θα είναι επομένως μεγάλης σημασίας η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος για τη διαχείριση των οικονομικών πόρων του οργανισμού και τη συμμόρφωση με τις νομικές απαιτήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα αναλάβει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Δημιουργία αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης των οικονομικών πόρων
- Κατάρτιση των ετήσιων προϋπολογισμών του ΕΟΗ
- Διαχείριση των εσόδων και εξόδων του ΕΟΗ
- Εφαρμογή και διαχείριση των υποχρεώσεων λογοδοσίας του οργανισμού
- Σύνταξη τακτικών οικονομικών εκθέσεων και συντονισμός οικονομικών ελέγχων

Η δραστηριότητα αυτή του ΕΟΗ θα υλοποιείται σε συνεχή βάση.

4.Η.4: Διαχείριση προμηθειών και υποδομών

Εκτός από ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους, ο ΕΟΗ θα χρειαστεί επίσης υλικούς πόρους και υποδομές προκειμένου να είναι πλήρως λειτουργικός. Για τον σκοπό αυτό, ο οργανισμός θα πρέπει να προμηθευτεί επαρκείς χώρους γραφείων, εξοπλισμό και υλικά. Οι ευθύνες του θα περιλαμβάνουν επίσης τη διαχείριση των συμβάσεων για την ηλεκτρική ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες, το νερό και τη θέρμανση/ψύξη. Θα περιλαμβάνουν επίσης τη διαχείριση των οχημάτων (τα οποία θα πρέπει ασφαλώς να είναι μόνο ZEV) και τις μετακινήσεις των υπαλλήλων του οργανισμού. Ο οργανισμός θα χρειαστεί επίσης εσωτερικούς ή/και εξωτερικούς εμπειρογνώμονες σε θέματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη διαχείριση της υποδομής ΤΠΕ του. Επιπλέον, για την υλοποίηση των διαφόρων τεχνικών δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στους τομείς ευθύνης του οργανισμού αναμένεται επίσης να απαιτηθεί η προμήθεια συγκεκριμένων υπηρεσιών (π.χ. εξωτερικές νομικές ή συμβουλευτικές υπηρεσίες) ή αγαθών (π.χ. ενημερωτικό υλικό για την ηλεκτροκίνηση). Λόγω του δημόσιου χαρακτήρα του οργανισμού, η εν λόγω προμήθεια θα πρέπει να συνάδει με τις νομικές απαιτήσεις για τις δημόσιες συμβάσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΗ θα αναλάβει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- Μίσθωση γραφείων και διαχείριση εγκαταστάσεων και συμβάσεων προμηθειών
- Προμήθεια υπηρεσιών, εξοπλισμού και υλικών
- Διαχείριση υποδομής ΤΠΕ
- Διαχείριση οχημάτων και ταξιδιών

Η δραστηριότητα αυτή του ΕΟΗ θα υλοποιείται σε συνεχή βάση.

Επισκόπηση πιθανών δραστηριοτήτων και τρέχουσών αρμοδιοτήτων

Στα ανωτέρω υποκεφάλαια περιγράφονται όλες οι πιθανές δραστηριότητες ενός νέου εθνικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση (ή ενός οργανισμού για την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών). Πολλές από αυτές τις δραστηριότητες είναι προαιρετικές και μπορούν να καταργηθούν χωρίς σημαντικές επιπτώσεις στην εντολή ή την αποστολή του οργανισμού. Επίσης, πολλές από αυτές τις δραστηριότητες υλοποιούνται ήδη στο πλαίσιο των θεσμικών αρμοδιοτήτων είτε του ΥΜΕ είτε του ΥΠΕΝ. Οι δραστηριότητες αυτές θα πρέπει να μετατεθούν επίσημα στον ΕΟΗ, συμπεριλαμβανομένων πιθανών τροποποιήσεων της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Από την άλλη πλευρά, οι μεταθέσεις αυτές θα μειώσουν σημαντικά τον φόρτο εργασίας των υπαλλήλων των αρμόδιων υπουργείων ώστε να έχουν τη δυνατότητα να επικεντρωθούν στις βασικές τους αρμοδιότητες, δηλαδή στη χάραξη πολιτικής και στη λήψη αποφάσεων. Θα πρέπει επίσης να διατηρήσουν εποπτικό ρόλο έναντι του ΕΟΗ, διασφαλίζοντας ότι το έργο του είναι ευθυγραμμισμένο με τις εθνικές πολιτικές. Λόγω των μεγαλύτερων πόρων του και των πιθανών συνεργειών, ο ΕΟΗ θα είναι επίσης πιθανότατα σε θέση να εφαρμόσει τις αντίστοιχες δραστηριότητες πιο εντατικά και αποτελεσματικά από ό,τι τα αρμόδια υπουργεία. Ο κατωτέρω πίνακας παρέχει μια επισκόπηση όλων των πιθανών δραστηριοτήτων του νέου ΕΟΗ και των περιπτώσεων όπου μπορεί να χρειαστεί καταμερισμός αρμοδιοτήτων ή μετάθεση αρμοδιοτήτων από ένα υπουργείο ή άλλο δημόσιο οργανισμό στον ΕΟΗ.

Πίνακας 2: Τρέχουσες αρμοδιότητες για τις δραστηριότητες ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα

Αριθ.	Δραστηριότητα	Τρέχουσα αρμοδιότητα
4.A: Πολιτική		
4.A.1	Υποστήριξη για την εκπόνηση εθνικών στρατηγικών και σχεδίων	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ
4.A.2	Υποστήριξη για την εκπόνηση της νομοθεσίας και των κανονισμών	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, άλλα υπουργεία
4.A.3	Υποστήριξη για τον σχεδιασμό, την κατάρτιση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των πολιτικών και μέτρων	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, άλλα υπουργεία
4.A.4	Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα πολιτικής στον δημόσιο τομέα	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, άλλα υπουργεία και οργανισμοί
4.B: Υποδομή		
4.B.1	Παροχή υποστήριξης για τον εντοπισμό τοποθεσιών για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού	ΥΠΕΝ, ΥΜΕ, δήμοι

4.Β.2	Παροχή υποστήριξης για τη διοργάνωση διαγωνισμών για τις υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού	ΥΠΕΝ, δήμοι
4.Β.3	Παροχή υποστήριξης για την αδειοδότηση των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, δήμοι
4.Γ: Παρακολούθηση της αγοράς		
4.Γ.1	Συλλογή δεδομένων για την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)	ΥΜΕ, ΕΛΣΤΑΤ
4.Γ.2	Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σχετικά με την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, ΡΑΕ
4.Γ.3	Λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης	ΥΜΕ
4.Δ: Συνεργασία		
4.Δ.1	Συντονισμός όλων των φορέων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου) σε εθνικό επίπεδο	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, άλλα υπουργεία και οργανισμοί
4.Δ.2	Διεθνής συνεργασία για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ
4.Ε: Χρηματοδότηση		
4.Ε.1	Διαχείριση επιχορηγήσεων για την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών	ΥΠΕΝ
4.Ε.2	Διαχείριση επιχορηγήσεων για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων	ΥΠΕΝ
4.Ε.3	Διαχείριση επιχορηγήσεων έρευνας για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	ΓΓΕΚ
4.ΣΤ: Έρευνα και καινοτομία		
4.ΣΤ.1	Πρωώθηση δεσμών μεταξύ των διαφόρων φορέων έρευνας και καινοτομίας	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, ΥΠΑΝΕ
4.ΣΤ.2	Συμμετοχή στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)	ΥΠΑΝΕ/ΓΓΕΚ
4.ΣΤ.3	Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ, ΕΛΟΤ
4.Ζ: Επικοινωνία		
4.Ζ.1	Ανάπτυξη πληροφοριακού υλικού και ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ
4.Ζ.2	Υλοποίηση ενημερωτικών εκστρατειών και εκδηλώσεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ

4.Z.3	Λειτουργία γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ
4.Η: Οριζόντιες και υποστηρικτικές δραστηριότητες		
4.Η.1	Γενική διεύθυνση	
4.Η.2	Διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού	
4.Η.3	Διαχείριση οικονομικών πόρων	
4.Η.4	Διαχείριση προμηθειών και υποδομών	

6. Νομικό πλαίσιο εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται αξιολόγηση του νομικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία του ΕΟΗ, με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία για τους δημόσιους φορείς στην Ελλάδα. Δίνεται έμφαση στην πιθανή νομική μορφή του ΕΟΗ. Αναλύονται λεπτομερώς οι διάφορες επιλογές για τη νομική αυτή μορφή, καθώς και οι επιπτώσεις τους στη σύσταση και τη λειτουργία του ΕΟΗ.

6.1 Νομικό πλαίσιο για Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές

Μία επιλογή θα αποτελούσε η σύσταση του ΕΟΗ με τη μορφή της ανεξάρτητης αρχής. Οι ανεξάρτητες αρχές αποτελούν συλλογικά διοικητικά όργανα, χωρίς δική τους νομική προσωπικότητα με ρυθμιστικό κατ' αρχήν χαρακτήρα και είναι ενταγμένα στο νομικό πρόσωπο του Κράτους, δηλαδή στο Δημόσιο, ενώ υπάγονται στον Πρωθυπουργό ή στον οικείο Υπουργό σε σχέση πλήρους ανεξαρτησίας. Πρόκειται για διοικητικές αρχές, δηλαδή διοικητικά όργανα τα οποία είναι εξοπλισμένα με την αρμοδιότητα έκδοσης εκτελεστών διοικητικών πράξεων και ασκούν αποφασιστική αρμοδιότητα, δηλαδή αποφασίζουν με δική τους πρωτοβουλία στα όρια της αρμοδιότητας που τους παραχώρησε ο νομοθέτης. Η δημιουργία τους αποσκοπούσε στη συμπλήρωση και την ενίσχυση των λοιπών μορφών ελέγχου των αποτελεσμάτων δράσης της Δημόσιας Διοίκησης, αλλά και στην πρόσθετη διασφάλιση των δικαιωμάτων των πολιτών. Ουσιαστικά πρόκειται για μία πρόσθετη μορφή ελέγχου του διοικητικού σκέλους της εκτελεστικής εξουσίας.

Οι ανεξάρτητες αρχές έχουν πλήρη διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια. Ο ανεξάρτητος χαρακτήρας των εν λόγω διοικητικών αρχών συνεπάγεται τα ακόλουθα:

- i. Αναγνώριση εγγυήσεων προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας των μελών των εν λόγω συλλογικών οργάνων. Οι εγγυήσεις αυτές είναι παρόμοιες με εκείνες που προβλέπονται για τους δικαστές.
- ii. Αποκλεισμός οποιουδήποτε ελέγχου της εκτελεστικής εξουσίας (Κυβέρνηση, Πρόεδρος της Δημοκρατίας και λοιπή Δημόσια Διοίκηση) κατά την άσκηση των καθηκόντων της αρχής. Ο μόνος έλεγχος που ασκείται στις εν λόγω αρχές είναι ο κοινοβουλευτικός (άρ. 138Α του Κανονισμού της Βουλής) και ο δικαστικός (έχει προβλεφθεί και δυνατότητα δικαστικής προσβολής πράξης ανεξάρτητης αρχής από Υπουργό, ήτοι δυνατότητα ενδοστρεφούς δίκης).
- iii. Αποκλεισμός της δυνατότητας εσωτερικού διοικητικού ελέγχου μέσω ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του οικείου Υπουργού (δεν αποκλείεται, πάντως, η άσκηση της απλής προσφυγής – αιτήσεως θεραπείας, η οποία προβλέπεται από το ίδιο το Σύνταγμα). Ο αποκλεισμός αυτός δεν είναι απόλυτος στη νομοθεσία (έχει προβλεφθεί κατά το παρελθόν κατασταλτικός έλεγχος Υπουργού επί πράξεων ανεξάρτητης αρχής), αν και κάτι τέτοιο εγείρει ζητήματα συνταγματικότητας του ελέγχου και θα μπορούσε να ανατραπεί με δικαστική απόφαση.

- iv. Καθιέρωση ειδικής διοικητικής διαδικασίας, η οποία ομοιάζει προς τη δικαστική (π.χ. δημόσιες και αιτιολογημένες αποφάσεις).
- v. Δέσμευση των υπολοίπων οργάνων της εκτελεστικής εξουσίας από τις πράξεις και τις αποφάσεις της ανεξάρτητης αρχής.
- vi. Εκπροσώπηση του Δημοσίου ενώπιον των δικαστηρίων ως προς τα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων της.

Το Σύνταγμα, στο άρ. 101Α αυτού ρυθμίζει τη διαδικασία επιλογής των μελών των ανεξαρτήτων αρχών, θέτει τους βασικούς κανόνες λειτουργίας τους και καθορίζει τις αρμοδιότητές τους, ενώ σε άλλα άρθρα, προβλέπει και το ίδιο ορισμένες ανεξάρτητες αρχές. Για τον λόγο αυτό γίνεται διάκριση μεταξύ των ανεξαρτήτων αρχών που προβλέπονται από το Σύνταγμα και εκείνων που προβλέπονται από την κοινή νομοθεσία. Οι συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές δεν μπορούν να καταργηθούν με νόμο και διέπονται από τις οικείες συνταγματικές διατάξεις και τον εκτελεστικό αυτών νόμο, ο οποίος και δεν δύναται να καταργηθεί δίχως να αντικατασταθεί. Αντίθετα, οι μη συνταγματικά προβλεπόμενες αρχές μπορούν να καταργηθούν με κοινό νόμο και διέπονται αποκλειστικά από τις διατάξεις του νόμου που προέβλεψε την ίδρυσή τους.

Η ανεξαρτησία των ανεξάρτητων αρχών κρίνεται επιβεβλημένη λόγω της αποστολής τους, η οποία έγκειται στην προστασία συγκεκριμένων συνταγματικών δικαιωμάτων και τη ρύθμιση της άσκησης τους είτε στη ρύθμιση μιας αγοράς απελευθερωμένης δημόσιας υπηρεσίας, τομείς όπου η κλασική Δημόσια Διοίκηση είναι ανεπαρκής ή ακατάλληλη. Για την εκπλήρωση της παραπάνω αποστολής, οι ανεξάρτητες αρχές είναι εξοπλισμένες με αποφασιστικές αρμοδιότητες άσκησης δημόσιας εξουσίας. Ειδικότερα, διαθέτουν γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, κανονιστικές αρμοδιότητες, δηλαδή εξουσία θέσπισης κανόνων δικαίου (άρθρο 43 παρ. 2 εδάφιο β΄ του Συντάγματος), αρμοδιότητες αδειοδότησης, δηλαδή έκδοσης ατομικών διοικητικών πράξεων, ελεγκτικές αρμοδιότητες και αρμοδιότητες επιβολής προστίμων και λοιπών διοικητικών κυρώσεων.

Νομική βάση για τη σύσταση Ανεξάρτητης Αρχής

Οι ανεξάρτητες αρχές μπορούν να ιδρυθούν μόνο με τυπικό νόμο (νόμο ή προεδρικό διάταγμα, αλλά συνήθως προτιμάται η συνήθης νομοθετική διαδικασία) και όχι με κανονιστική πράξη της διοίκησης.

Ο συστατικός νόμος θα πρέπει να περιέχει διατάξεις σχετικά με:

- i. Τον ρητό χαρακτηρισμό της αρχής ως ανεξάρτητης (με ό,τι αυτό συνεπάγεται π.χ. την πρόβλεψη ότι ασκείται μόνο ο κοινοβουλευτικός έλεγχος) και τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια αυτής,
- ii. Τους σκοπούς αυτής,
- iii. Την έδρα αυτής,
- iv. Τις σχετικές αρμοδιότητες που της αποδίδονται και την άμεση άσκηση αυτών (είθισται να προβλέπεται και η δυνατότητα ανάθεσης περαιτέρω αρμοδιοτήτων με κανονιστική πράξη της Διοίκησης, η οποία εκδίδεται βάσει νομοθετικής εξουσιοδότησης του συστατικού νόμου),

- v. Τη συγκρότηση αυτής (αναφέρονται συνήθως ο τρόπος του διορισμού, ο αριθμός των μελών, ο ρόλος τους ο Υπουργός που προτείνει το κάθε μέλος) και τον τρόπο λήψης αποφάσεων,
- vi. Την λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της, η οποία θα πρέπει να παρέχει εχέγγυα παρόμοια με εκείνα των δικαστών,
- vii. Τη θητεία και τους λόγους έκπτωσης των μελών της,
- viii. Τις αρμοδιότητες του Προέδρου της,
- ix. Το προσωπικό αυτής (θέσεις, ρόλος και προσόντα) καθώς και την τυχόν δημιουργία περαιτέρω οργανικών θέσεων,
- x. Το κύρος και την κατάρτιση των μελών και του προσωπικού της, καθώς και διατάξεις για τη δημιουργία εσωτερικού κανονισμού που θα περιέχει τα κριτήρια πρόσληψης του προσωπικού και ο οποίος καταρτίζεται από την αρχή (είτε ευθέως είτε μέσω διατύπωσης σχετικής γνώμης στον αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος προτείνει την έκδοση του τυπικού νόμου) και εγκρίνεται με τυπικό νόμο (συνήθως με προεδρικό διάταγμα),
- xi. Τους πόρους αυτής και την ένταξη του προϋπολογισμού της (αυτοτελώς ως ανεξάρτητης αρχής) στον γενικό προϋπολογισμό του Κράτους, καθώς και διατάξεις για την έγκριση του ειδικού κανονισμού οικονομικής διαχείρισης της αρχής, ο οποίος καταρτίζεται από την αρχή και εγκρίνεται με τυπικό νόμο (συνήθως με προεδρικό διάταγμα),
- xii. Εφάπαξ δαπάνη για την προμήθεια του απαραίτητου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για τη λειτουργία των οργανικών μονάδων του δημοσίου νομικού προσώπου.
- xiii. Τυχόν διοικητικές προσφυγές κατά αποφάσεων αυτής (εκτός από την ιεραρχική προσφυγή, η οποία εκ φύσεως αποκλείεται), αλλά και διατάξεις ως προς τη δικαστική επίλυση των εν λόγω διαφορών.

Από εκείνο το σημείο και έπειτα εκδίδονται προεδρικά διατάγματα και κανονιστικές πράξεις της Διοίκησης που αφορούν στη στελέχωση του προσωπικού και στη δημοσιονομική κατάσταση της αρχής. Τα βασικά βήματα που απαιτούνται για την έναρξη της λειτουργίας της ανεξάρτητης αρχής είναι α) η στελέχωσή της και β) η έκδοση του εσωτερικού της κανονισμού για τη διαχείριση και τη λειτουργία αυτής. Ως προς το πρώτο απαιτείται ο διορισμός των μελών της αρχής σύμφωνα με τις επιταγές της νομοθεσίας, δηλαδή ύστερα από επιλογή από τη Βουλή και σχετική απόφαση του αρμοδίου Υπουργού. Η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα, εκτός αν τα πρόσωπα που θα αποτελέσουν τα μέλη της αρχής τυγχάνουν κοινής αποδοχής. Περαιτέρω, για την στελέχωση της ανεξάρτητης αρχής θα απαιτούταν η νομοθετική πρόβλεψη νέων οργανικών θέσεων, κατά τις επιταγές των παρ. 2 και 3 του άρθρου 103 Σ., οι οποίες (θέσεις) θα μπορούσαν (τουλάχιστον σε έναν βαθμό) να προέρχονται από μεταφορά από τα Υπουργεία, των οποίων τις αρμοδιότητες αναλαμβάνει η ανεξάρτητη αρχή. Το Σύνταγμα επιτρέπει ρητά οι οργανικές θέσεις ειδικού επιστημονικού καθώς και τεχνικού ή βοηθητικού προσωπικού να πληρούνται με προσωπικό που προσλαμβάνεται με σχέση ιδιωτικού δικαίου. Ως προς τον εσωτερικό κανονισμό απαιτείται η κινητοποίηση τόσο της ανεξάρτητης αρχής, όσο και του αρμοδίου Υπουργού και του Προέδρου της Δημοκρατίας για την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος. Ο εσωτερικός κανονισμός θα καθορίζει και τον τρόπο πρόσληψης του λοιπού προσωπικού που αναφέρεται στον νόμο, για την οποία μεριμνά η

ίδια η ανεξάρτητη αρχή. Είθισται, πάντως, να προβλέπεται από τον νομοθέτη δυνατότητα στελέχωσης της ανεξάρτητης αρχής και πριν από την έκδοση του εσωτερικού κανονισμού (π.χ. μέσω έκδοσης προκηρύξεων για θέσεις που έχουν ήδη προκαθοριστεί από τον συστατικό νόμο). Μία τέτοια διαδικασία έχει αποδειχθεί χρήσιμη στην πράξη καθότι ο εσωτερικός κανονισμός συνήθως καθυστερεί να καταρτιστεί (με την εν λόγω καθυστέρηση να κυμαίνεται από 3 μήνες και κάποιες φορές να ξεπερνά τα 3 χρόνια). Σε κάθε περίπτωση, ο χρόνος που θα απαιτηθεί για την ολοκληρωμένη σύσταση και την έναρξη ουσιαστικής λειτουργίας της ανεξάρτητης αρχής θα εξαρτηθεί από τον βαθμό κινητοποίησης όλων των ανωτέρω παραγόντων της Δημόσιας Διοίκησης, αλλά και το μέγεθος της ανεξάρτητης αρχής και το εύρος των αρμοδιοτήτων αυτής. Ο νομοθέτης δύναται να προβλέπει απώτατο χρονικό όριο για την έκδοση των σχετικών διαταγμάτων και πράξεων στον συστατικό νόμο (το χρονικό όριο αυτό θα πρέπει να είναι εύλογο σε σχέση με τους προαναφερθέντες παράγοντες ειδάλως υπάρχει η πιθανότητα να μην τηρηθεί).

Εποπτεία και Διοίκηση της Ανεξάρτητης Αρχής

Εποπτεία της Ανεξάρτητης Αρχής

Οι ανεξάρτητες αρχές, εκ φύσεως, δεν υπόκεινται καταρχήν σε κανενός είδους διοικητική εποπτεία, αλλά μόνο σε κοινοβουλευτικό και δικαστικό έλεγχο. Είθισται δε ο νόμος να αναφέρει χαρακτηριστικά ότι τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής «δεσμεύονται μόνο από τον νόμο και τη συνείδησή τους». Οι αποφάσεις τους υπόκεινται πάντως σε διοικητικές προσφυγές πλην της ιεραρχικής. Δύναται, πάντως, ο νομοθέτης να προβλέπει υποχρέωση της αρχής να ενημερώνει σχετικά τον αρμόδιο Υπουργό για το έργο της.

Ειδικότερα ως προς τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, ο τελευταίος συνεπάγεται το ότι κάθε αρχή υποβάλλει ετησίως έκθεση (απολογισμού για το προηγούμενο έτος και προγραμματισμού για το επόμενο) για το έργο της στον Πρόεδρο της Βουλής, ο οποίος τη διαβιβάζει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Η τελευταία υποβάλλει σχετικό πόρισμα στον Πρόεδρο της Βουλής, ενώ έχει τη δυνατότητα να καλέσει σε ακρόαση τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής. Ο έλεγχος είναι υποτυπώδης καθότι η Βουλή δεν μπορεί να εκφράσει δυσπιστία προς τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής, παρά να συζητήσει επί των εκθέσεων που της υποβάλλονται.

Οι ανεξάρτητες αρχές υπόκεινται επίσης σε δικαστικό έλεγχο ως προς τις διοικητικές πράξεις ή παραλείψεις τους, ενώ τα εν λόγω ένδικα βοηθήματα μπορούν να ασκηθούν τόσο από τους διοικουμένους, όσο και από τον αρμόδιο Υπουργό. Στις δίκες αυτές παρίστανται οι ίδιες αυτοτελώς.

Διοίκηση της Ανεξάρτητης Αρχής

Το προσωπικό και τα μέλη (δηλαδή ο Πρόεδρος ή Διοικητής, ο Αντιπρόεδρος ή Υποδιοικητής, τα άλλα μέλη και οι αναπληρωτές τους) των ανεξαρτήτων αρχών αποτελούν διοικητικά όργανα. Η ανεξάρτητη αρχή συγκροτείται συνήθως από πέντε (5) έως επτά (7)

μέλη τα οποία συγκεντρώνονται σε ένα συλλογικό διοικητικό όργανο, το οποίο είτε δεν κατονομάζεται από τον νομοθέτη είτε αποκαλείται Διοικητικό Συμβούλιο, Συμβούλιο Διοίκησης κλπ.. Τα μέλη αυτά διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα και διαθέτουν εξειδικευμένη εμπειρία σε θέματα αρμοδιότητας τους. Τα δε μέλη των ανεξαρτήτων αρχών διορίζονται με ορισμένη θητεία (συνήθως 5ετή) από την Κυβέρνηση και έχουν εκλογικό κώλυμα, ενώ προβλέπεται συνήθως ότι η θητεία τους μπορεί να ανανεώνεται μόνο για μία ακόμα φορά. Περαιτέρω τα μέλη της αρχής, τακτικά και αναπληρωματικά, καθώς και το προσωπικό της αρχής, δεν διώκονται και δεν ενάγονται για γνώμη που διατύπωσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, εκτός αν ενήργησαν με δόλο ή βαρεία αμέλεια.

Η επιλογή των μελών γίνεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής με αυξημένη πλειοψηφία τουλάχιστον τεσσάρων πέμπτων (4/5) και ο διορισμός τους γίνεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού (κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθ. 101Α του Συντάγματος). Η νομοθεσία δύναται να προβλέπει και διαφορετική διαδικασία προς την ανωτέρω, ωστόσο σε κάθε περίπτωση φαίνεται να απαιτείται η σύμφωνη γνώμη ή τελική έγκριση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Τα μέλη της αρχής συνεδριάζουν τακτικώς και εκτάκτως όποτε χρειαστεί, μετά από πρόσκληση του Προέδρου της, στην οποία ορίζεται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης. Η αρχή συνεδριάζει έγκυρα εφόσον παρίστανται τέσσερα (4) τουλάχιστον μέλη της, ανάλογα και με τον συνολικό αριθμό των μελών. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και, σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου ή του αναπληρωτή του.

Ο Πρόεδρος της Αρχής έχει την ευθύνη λειτουργίας της σύμφωνα με τις διατάξεις του συστατικού νόμου και του εσωτερικού κανονισμού και ασκεί όλες τις προς τούτο αρμοδιότητες. Ειδικότερα δύναται να: α) εκπροσωπεί την αρχή δικαστικώς και εξωδίκως, ενώπιον των δικαστηρίων, κάθε άλλης δημόσιας αρχής και τρίτων, ενώ μπορεί να αναθέσει κατά περίπτωση την εκπροσώπηση της σε άλλο μέλος της, στον νομικό σύμβουλο της αρχής ή σε μέλος του ειδικού επιστημονικού προσωπικού της, β) προϊστάται των υπηρεσιών που υπάγονται απ' ευθείας σε εκείνον, συντονίζει και κατευθύνει τις υπηρεσίες που ανήκουν στη Γενική Διεύθυνση της αρχής, γ) ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού της αρχής, δ) ορίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης της, ε) μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφαση του να εξουσιοδοτεί άλλα μέλη ή όργανα της αρχής να υπογράφουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητας του. Σε κάθε περίπτωση οι αρμοδιότητες του Προέδρου διαφέρουν ανάλογα με τη φύση και το εύρος των αρμοδιοτήτων της ανεξάρτητης αρχής.

Κάθε ανεξάρτητη αρχή διέπεται από έναν εσωτερικό κανονισμό, ο οποίος εκδίδεται με προεδρικό διάταγμα, ύστερα από υπουργική πρόταση και γνώμη της ανεξάρτητης αρχής. Με τον κανονισμό μπορεί να ρυθμίζονται: α. Η εσωτερική λειτουργία της ανεξάρτητης αρχής, δηλαδή οι υπηρεσίες της αρχής, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες τους, β. ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της, γ. οι ειδικότητες των θέσεων του προσωπικού της γραμματείας, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των υπηρεσιακών μονάδων της, οι όροι εργασίας του προσωπικού της και δ. κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της ανεξάρτητης αρχής και της γραμματείας της. Με τον κανονισμό μπορεί να ιδρύνονται και

αποκεντρωμένες υπηρεσίες της αρχής, εφόσον η δυνατότητα αυτή προβλέπεται από τον συστατικό νόμο. Ορισμένες ανεξάρτητες αρχές προβλέπεται από τον νόμο να ιδρύουν περισσότερους εσωτερικούς κανονισμούς για τα ανωτέρω επιμέρους θέματα. Στην περίπτωση αυτή, είθισται ο κεντρικός εσωτερικός κανονισμός να ονομάζεται «οργανισμός» της αρχής (αν και η ονοματοδοσία ανήκει στο πεδίο διακριτικής ευχέρειας του νομοθέτη).

Τα μέλη αποτελούν ανώτατο διοικητικό προσωπικό και φέρουν τα εχέγγυα της προσωπικής ανεξαρτησίας, θα πρέπει δε να αποτελούν πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και επιστημονικής κατάρτισης ή επαγγελματικής εμπειρίας σε τομείς που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες των αρχών. Συνήθως, ο νομοθέτης απαιτεί τα πρόσωπα αυτά να έχουν τίτλους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΑΕΙ ή αντίστοιχο τίτλο πανεπιστημίου του εξωτερικού), καθώς και σχετικούς διδακτορικούς ή μεταπτυχιακούς τίτλους (κάποιες φορές είναι προαπαιτούμενο και άλλες φορές αποτελεί συνεκτιμώμενο προσόν) και εκτενή (για παράδειγμα 10ετή) εργασιακή εμπειρία στον τομέα, καθώς και καλή γνώση τουλάχιστον της αγγλικής γλώσσας. Ο εκάστοτε τομέας μπορεί να απαιτεί και ειδικότερα προσόντα τεχνικής φύσεως ή σχετιζόμενα με την ακεραιότητα του προσώπου. Η απασχόλησή τους είναι συνήθως (αλλά όχι πάντοτε) πλήρης και αποκλειστική, ενώ τους απαγορεύεται να είναι εταίροι, μέτοχοι, μέλη διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστές, υπάλληλοι, τεχνικοί ή άλλοι σύμβουλοι ή μελετητές σε επιχείρηση, η οποία αναπτύσσει δραστηριότητα στον τομέα τον οποίον ρυθμίζει η ανεξάρτητη αρχή (ιδίως αν η τελευταία διαθέτει ισχυρή ρυθμιστική αρμοδιότητα στον εν λόγω τομέα) και, γενικότερα, δεν επιτρέπεται να ασκούν οποιοδήποτε έμμισθο ή άμισθο δημόσιο λειτούργημα ή οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα που δεν συμβιβάζεται με την ιδιότητα και τα καθήκοντα μέλους της αρχής. Η απαγόρευση αυτή ισχύει και για ικανό χρονικό διάστημα μετά το πέρας της θητείας των μελών, ώστε να διασφαλίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της ανεξάρτητης αρχής. Τυχόν παραβίαση των ανωτέρω κανόνων συνεπάγεται πρόστιμα μεγάλης αξίας για τα μέλη που υποπίπτουν στην παράβαση. Όλα τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής υποβάλλουν ετησίως την προβλεπόμενη από τον Ν. 3213/2003 δήλωση περιουσιακής κατάστασης και πρέπει να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Η νομοθεσία για το καθεστώς των μελών των συνταγματικών ανεξαρτήτων αρχών προβλέπει συγκεκριμένη θητεία (χωρίς δυνατότητα ανανέωσης) και επιτρέπει έκπτωση από το αξίωμά τους μόνο σε περίπτωση καταδίκης για κακούργημα ή ειδικό πλημμέλημα. Συνήθως το ίδιο πράττει και ο τακτικός νομοθέτης, ο οποίος είθισται να προβλέπει 5ετή θητεία για τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής και αυτοδίκαιη έκπτωση σε περίπτωση αμετάκλητης καταδίκης για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημόσιου υπαλλήλου ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Ωστόσο, δεν αποκλείεται ο νομοθέτης να θέτει έτι περισσότερους και αυστηρότερους λόγους έκπτωσης (π.χ. για σπουδαίο λόγο που αφορά στην εκτέλεση των καθηκόντων του – ο λόγος, όμως, αυτός θα πρέπει να είναι σαφώς ορισμένος).

Ο νομοθέτης είθισται να ορίζει ο ίδιος τις θέσεις προσωπικού που απαιτούνται για τη στελέχωση της ανεξάρτητης αρχής. Ο συστατικός νόμος μπορεί να ορίζει τόσο το καθεστώς του προσωπικού αυτού (π.χ. ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου ή με σχέση έμμισθης εντολής – για δικηγόρους) όσο και τα απαραίτητα προσόντα που απαιτούνται για την κάλυψη των θέσεων αυτών. Διαφορετικά μπορεί να παραπέμπει στον εσωτερικό κανονισμό για καθορισμό των απαραίτητων προσόντων του προσωπικού και τις ειδικότητες αυτού. Συνήθως ο νομοθέτης κάνει διάκριση μεταξύ επιστημονικού και διοικητικού προσωπικού. Το πρώτο αφορά κυρίως σε συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, ενώ το δεύτερο αποτελείται από δημοσίους υπαλλήλους. Οι υπάλληλοι με σχέση ορισμένου χρόνου καλύπτουν κυρίως πρόσκαιρες ανάγκες (αν και δεν αποκλείεται να καλύψουν και οργανικές θέσεις), αλλά σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η τροπή τους σε αορίστου χρόνου. Η στελέχωση του προσωπικού γίνεται με διορισμό μέσω ΑΣΕΠ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4765/2021, τις ισχύουσες γενικές διατάξεις για τις ανεξάρτητες αρχές Πάντως, για τη στελέχωση ακολουθείται υποχρεωτικά η διαδικασία που προβλέπεται στον Ν. 4765/2021, δηλαδή η πρόσληψη υπαλλήλων (με σχέση τόσο δημοσίου όσο και ιδιωτικού δικαίου) μέσω ΑΣΕΠ και με βάση τόσο τα τυπικά προσόντα που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό της ανεξάρτητης αρχής. Τούτο επιβάλλεται από την αδιάσπικτη διατύπωση του άρ. 103 παρ. 8 Σ., το οποίο προβλέπει ότι η πρόσληψη υπαλλήλων στο Δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα (όπως αυτός έχει καθοριστεί με το άρ. 51 Ν. 1892/1990), γίνεται είτε με διαγωνισμό είτε με επιλογή σύμφωνα με προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια και υπάγεται στον έλεγχο του ΑΣΕΠ. Η ανεξάρτητη αρχή ρητά υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα με βάση την προαναφερθείσα διάταξη και άρα θα πρέπει να τηρεί την ανωτέρω διαδικασία. Σημειώνεται ότι η στελέχωση του προσωπικού, όπως και η μισθολογική του αντιμετώπιση δεν θα πρέπει να θίγει τα συνταγματικά όρια που θέτει η αρχή της ισότητας (άρ. 4 για τους δημοσίους υπαλλήλους και 22 του Σ. για τους υπαλλήλους με σχέση ιδιωτικού δικαίου). Το προσωπικό μπορεί να είναι δημόσιοι υπάλληλοι, αλλά και υπάλληλοι με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αόριστης διάρκειας ή και άτομα με σύμβαση έμμισθης εντολής.

Δημοσιονομική Διαχείριση της Ανεξάρτητης Αρχής

Δημοσιονομική διαχείριση της Ανεξάρτητης Αρχής

Οι ανεξάρτητες αρχές έχουν δημοσιονομική αυτοτέλεια, αλλά ανήκουν στο νομικό πρόσωπο του Κράτους και υποστηρίζονται από αυτό. Η δημοσιονομική αυτοτέλεια συνεπάγεται ότι οι αρχές αυτές έχουν δική τους περιουσία, την οποία διαχειρίζονται ελεύθερα και δικό τους προϋπολογισμό για τον οποίο εφαρμόζουν τις ίδιες λογιστικές μεθόδους με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Οι πιστώσεις για τις ανεξάρτητες αρχές εγγράφονται στον προϋπολογισμό του Κράτους μετά από εισήγηση του Προέδρου τους, ο οποίος ορίζεται και κύριος των δαπανών τους, ενώ θα πρέπει να καταρτίζουν ειδικό κανονισμό για την οικονομική διαχείριση. Τούτο διότι, ως μόνη συνέπεια έχουν ότι τα οικονομικά αποτελέσματα της Αρχής λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του ύψους του δημόσιου ελλείμματος και του δημόσιου χρέους, και δεν θίγεται, εξ αυτού και μόνον, η ανεξαρτησία

των ανεξαρτήτων αρχών (βλ. ΣΤΕ ΟΛ 3406/2014 σχετικά με τον προϋπολογισμό της ΡΑΕ). Ο κανονισμός αυτός θα πρέπει να εγκρίνεται με προεδρικό διάταγμα ύστερα από σχετική πρόταση από τον Υπουργό Οικονομικών. Οι πόροι της ανεξάρτητης αρχής εισπράττονται για λογαριασμό της και κατατίθενται σε τραπεζικό λογαριασμό, τη διαχείριση του οποίου έχει η ανεξάρτητη αρχή, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό της.

Οι αποδοχές του Προέδρου, των Αντιπροέδρων και των μελών της ανεξάρτητης αρχής καθορίζονται συνήθως με κοινή υπουργική απόφαση (στην οποία συμμετέχουν οι εμπλεκόμενοι Υπουργοί και ο Υπουργός Οικονομικών). Το ίδιο ισχύει και για τις αποδοχές του λοιπού προσωπικού της ανεξάρτητης αρχής για τις οποίες, πάντως, η τελευταία εισηγείται στους αρμοδίους Υπουργούς. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τον προϋπολογισμό της ανεξάρτητης αρχής. Οι αποδοχές περιορίζονται μόνο από την αναλογική εφαρμογή της αρχής της ισότητας στην εργασία (π.χ. τυχόν διαφορές με απολαβές Προέδρων άλλων ανεξαρτήτων αρχών θα πρέπει να δικαιολογούνται από τις διαφορές στα καθήκοντα).

Οι ανεξάρτητες αρχές έχουν υποχρέωση να τηρούν λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης και να δημοσιεύουν ισολογισμό, όπως ορίζεται ειδικότερα στον εσωτερικό κανονισμό τους. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από ορκωτούς λογιστές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μαζί με την έκθεση πεπραγμένων και τον προϋπολογισμό του επόμενου έτους υποβάλλονται από τον αρμόδιο Υπουργό στον Πρόεδρο της Βουλής. Οι ανεξάρτητες αρχές υπόκεινται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ορισμένες φορές ο νομοθέτης δύναται να προβλέπει τη σύσταση επιτροπής ελέγχου, η οποία λειτουργεί ως ένα ανεξάρτητο και αντικειμενικό σώμα εντός της ανεξάρτητης αρχής και είναι υπεύθυνη για την επισκόπηση και αξιολόγηση των ελεγκτικών πρακτικών και της απόδοσης των εσωτερικών και εξωτερικών ελεγκτών της Αρχής.

Έσοδα της Ανεξάρτητης Αρχής

Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, οι ανεξάρτητες αρχές έχουν στη διάθεσή τους ως πόρους αυτών κυρίως:

α) Ανταποδοτικά ή / και ετήσια τέλη που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις του τομέα της αρμοδιότητας της εν λόγω αρχής: Στην περίπτωση μας ο ΕΟΗ θα μπορούσε να εισπράττει έσοδα παρέχοντας υπηρεσίες μίας στάσης σε σχέση με την αδειοδότηση των εμπλεκόμενων φορέων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Με κοινή απόφαση των οικείων Υπουργών, μετά από εισήγηση της ανεξάρτητης αρχής, καθορίζονται το ύψος των τελών που επιβάλλονται υπέρ της ανεξάρτητης αρχής, τα όργανα, ο τρόπος, η διαδικασία είσπραξής τους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια. Τα ανταποδοτικά τέλη και τα κριτήρια, στα οποία αυτά βασίζονται, δημοσιοποιούνται από την ανεξάρτητη αρχή.

β) Επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό Υπουργείου: στην περίπτωση μας οι δαπάνες του ΕΟΗ (τουλάχιστον οι λειτουργικές δαπάνες και εκείνες του προσωπικού) θα μπορούσαν να επιβαρύνουν είτε το ΥΠΕΝ είτε το ΥΜΕ ή και τα δύο

Υπουργεία. Η επιχορήγηση θα πρέπει να επαρκής, ώστε η ανεξάρτητη αρχή να δύναται να επιτελέσει το έργο της, αλλά και να μην αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της, καθότι εκεί ελλοχεύει ο κίνδυνος της κυβερνητικής επιρροής.

γ) Επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων και κάθε άλλο έσοδο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από διεθνείς οργανισμούς.

Σημειώνεται ότι οι πόροι των ανεξαρτήτων αρχών θα πρέπει να συνάδουν με τις αρμοδιότητές τους. Όσο πιο ενεργός, ρυθμιστικά και παραγωγικά, είναι ο ρόλος της ανεξάρτητης αρχής, τόσο περισσότερο κρίνεται αναγκαίο να δύναται να εξασφαλίζει η ίδια η ανεξάρτητη αρχή τους πόρους για τη λειτουργία της μέσω των δραστηριοτήτων αυτής (χωρίς, φυσικά, αυτό να συνεπάγεται κερδοσκοπική λειτουργία της αρχής η οποία και αποκλείεται εξ αντικειμένου).

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει στην περίπτωση που στο τέλος του οικονομικού έτους προκύπτει πλεόνασμα από την οικονομική διαχείριση της ανεξάρτητης αρχής. Στην περίπτωση αυτή το πλεόνασμα αυτό θα διατεθεί είτε στην ίδια την αρχή, είτε στον κρατικό / υπουργικό προϋπολογισμό. Η δεύτερη επιλογή ενδείκνυται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το κύριο μέρος των εσόδων της ανεξάρτητης αρχής πηγάζει από το ίδιο το Κράτος ή κάποιο Υπουργείο.

Ως προς τη δυνατότητα των ανεξαρτήτων αρχών να συνάπτουν συμβάσεις με τρίτους για την επιδίωξη των σκοπών τους, επισημαίνεται ότι οι ανεξάρτητες αρχές δεν έχουν αυτοτελή νομική προσωπικότητα και ανήκουν στο νομικό πρόσωπο του Κράτους. Παρόλα αυτά, αποτελούν αναθέτουσες αρχές καθότι συνιστούν Κεντρικές Κυβερνητικές Αρχές σύμφωνα με το Προσάρτημα Α' Παράρτημα Ι (αριθμός 47) του Ν. 4412/2016. Συνεπώς, δύναται να συνάπτουν οι ίδιες δημόσιες συμβάσεις έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών. Οι δημόσιες αυτές συμβάσεις διέπονται από τις διατάξεις του πρώτου βιβλίου του ν. 4412/2016.

Δαπάνες της Ανεξάρτητης Αρχής

Οι δαπάνες που απαιτούνται για τη σύσταση και τη λειτουργία της ανεξάρτητης αρχής θα εξαρτηθούν από το είδος, το μέγεθος αυτής και το εύρος των αρμοδιοτήτων της. Η νομοθεσία συνήθως δεν ορίζει επακριβώς τις αμοιβές του προσωπικού της ανεξάρτητης αρχής, δύναται, όμως, να καθορίζει τις θέσεις που θα πρέπει να καλυφθούν και να παραπέμπει σε έκδοση ειδικής κανονιστικής πράξης ως προς το ακριβές ποσό της αμοιβής.

Σύμφωνα με τις προτάσεις του επόμενου κεφαλαίου, ο ΕΟΗ θα χρειαζόταν τουλάχιστον μία Γενική Διεύθυνση και δύο (2) Διευθύνσεις, εκ των οποίων η μία προΐσταται επί τριών (3) και η άλλη επί πέντε (5) Τμημάτων για τη στελέχωσή της.

Οι πληροφορίες για τις δαπάνες αντλούνται από την ειδική έκθεση του άρ. 75 παρ. 3 του Σ. που συντάσσει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, στο πλαίσιο της ειδικής νομοθεσίας για τη σύσταση μίας ανεξάρτητης αρχής. Παρατηρείται ότι τις περισσότερες φορές, ούτε το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους μπορεί να εκτιμήσει με σχετική ακρίβεια τις δαπάνες αυτές για δύο (2) κυρίως λόγους: α) διότι οι ειδικές αμοιβές, επιδόματα κλπ του προσωπικού

προβλέπεται να καθοριστούν με μεταγενέστερη του νόμου κανονιστική πράξη και β) λόγω του ότι οι δαπάνες εξαρτώνται και από πραγματικά γεγονότα. Σε κάθε περίπτωση οι εν λόγω πληροφορίες αναζητήθηκαν σε βάθος δεκαετίας (ώστε να είναι κατά το δυνατόν επίκαιρες), χωρίς αυτό να συνεπάγεται ότι δεν χρήζουν περαιτέρω επικαιροποίησης.

Σε ό,τι αφορά πάντως στους μόνιμους και δόκιμους δημοσίους υπαλλήλους, καθώς και υπαλλήλους με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου και ορισμένου χρόνου των ανεξαρτήτων αρχών, το καθεστώς και η μισθολογική αντιμετώπιση αυτών ρυθμίζονται αναλυτικά εντός του Κεφαλαίου Β' του Ν. 4354/2015 (ίδτε σχετικά άρ. 7 του νόμου αυτού, το οποίο αναφέρει ότι το προσωπικό των ανεξαρτήτων αρχών υπάγεται στις εν λόγω διατάξεις). Ως προς δε τον ακριβή αριθμό του απαιτούμενου προσωπικού, αυτός θα πρέπει να προσδιοριστεί αφότου αποκρυσταλλωθούν πλήρως οι αρμοδιότητες και οι σχετικές ανάγκες της ανεξάρτητης αρχής και η εσωτερική της οργάνωση.

Οι εκθέσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους προβλέπουν συνήθως τις ακόλουθες δαπάνες για μία ανεξάρτητη αρχή²:

- i. Ετήσια δαπάνη για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων της συνιστώμενης αρχής (τα λειτουργικά έξοδα υπολογίζονται ανάλογα με το μέγεθος και τη φύση της ανεξάρτητης αρχής).
- ii. Καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στους προϊσταμένους της Γενικής Διεύθυνσης, των Διευθύνσεων και των Τμημάτων. Το επίδομα είναι ανάλογο με τη θέση και ο σχετικός Ν. 4354/2015, στο άρ. 16 παρ. 1 αυτού προβλέπει ότι: «Στους προϊσταμένους οργανικών μονάδων καταβάλλεται, για όσο χρόνο ασκούν τα καθήκοντά τους, μηνιαίο επίδομα θέσης ευθύνης οριζόμενο, κατά βαθμίδα θέσης, ως εξής: [...] αδ) Προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων και Συντονιστές Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, χίλια (1.000) ευρώ. αε) Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Προϊστάμενοι των πολιτικών γραφείων των μελών της κυβέρνησης και των υφυπουργών, τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ. αστ) Προϊστάμενοι Υποδιευθύνσεων, τριακόσια πενήντα (350) ευρώ. αζ) Προϊστάμενοι Τμημάτων, διακόσια ενενήντα (290) ευρώ [...]».
- iii. Ετήσια δαπάνη για την καταβολή αμοιβής στον Πρόεδρο της Αρχής, το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση της σχετικής κανονιστικής πράξης (το ποσό συνήθως υπερβαίνει τις 50.000,00 ευρώ).
- iv. Ετήσια δαπάνη για την καταβολή αποζημίωσης στα λοιπά μέλη του Συμβουλίου για τη συμμετοχή τους στις συνεδριάσεις αυτού (περίπου 5.000,00 € κατ' άτομο ετησίως).
- v. Ετήσια δαπάνη για την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) των μελών του Συμβουλίου της Αρχής, του Διευθυντή και του Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού αυτής. Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης

² Οι αναφορές γίνονται με βάση τις εκτιμήσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, οι οποίες συνοδεύουν τις σχετικές αιτιολογικές εκθέσεις. Δεν γίνονται με βάση την τελική επιβάρυνση του προϋπολογισμού, καθώς η τελευταία μπορεί να προκύπτει και από επιπλέον παράγοντες. Σε κάθε περίπτωση, η παράθεση των εν λόγω εκτιμήσεων είναι καθαρά ενδεικτική και έχει σκοπό περισσότερο να αναδείξει τις διαφορές μεταξύ των αναφερόμενων μοντέλων και πολύ λιγότερο να αποδώσει μία σαφή εικόνα για την εκτίμηση του κόστους για τη σύσταση του ΕΟΗ.

- εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός μετακινουμένων, συχνότητα μετακινήσεων κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών πράξεων.
- vi. Ενδεχόμενες ετήσιες δαπάνες για τυχόν κάλυψη νέων θέσεων (π.χ. νέα διευθυντική θέση (περίπου 40.000 ευρώ ανά άτομο), μετατάξεις σε θέσεις διοικητικού προσωπικού (περίπου 22.000 ευρώ ανά άτομο), κάλυψη θέσεων ειδικού επιστημονικού προσωπικού (33.000 ευρώ ανά άτομο) με νέες προσλήψεις κλπ.
 - vii. Ενδεχόμενες δαπάνες για τυχόν: α) πρόσκληση ειδημόνων της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για την επιστημονική υποστήριξη των δραστηριοτήτων της αρχής και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση των εξόδων φιλοξενίας κ.λπ. αυτών, β) αντιμετώπιση πρόσθετων εξόδων για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων της αρχής στο πλαίσιο της αποστολής της. Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.
 - viii. Εφάπαξ δαπάνη για την προμήθεια του απαραίτητου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για τη λειτουργία των οργανικών μονάδων της ανεξάρτητης αρχής.

Κατάργηση της Ανεξάρτητης Αρχής

Δεδομένου ότι οι ανεξάρτητες αρχές δεν έχουν αυτοτελή νομική προσωπικότητα, αλλά εντάσσονται στο νομικό πρόσωπο του Κράτους, δεν υπόκεινται σε κανενός είδους πτωχευτική διαδικασία.

Περαιτέρω, οι ανεξάρτητες αρχές, οι οποίες δεν προβλέπονται από το Σύνταγμα (όπως θα ετύγχανε και ο ΕΟΗ) δύνανται να καταργούνται ελεύθερα με σχετική νομοθετική πρόβλεψη. Η σχετική νομοθετική πρόβλεψη θα όφειλε πάντως να καθορίσει ειδικά τόσο την τύχη της περιουσίας της ανεξάρτητης αρχής όσο και την κατανομή των αρμοδιοτήτων της. Ειδικά ως προς τις τελευταίες, επειδή πρόκειται για την εξυπηρέτηση ειδικού δημοσίου σκοπού, αυτός θα έπρεπε να ανατεθεί ρητά σε κάποιο άλλο όργανο της Διοίκησης (π.χ. στο ΥΠΕΝ και στο ΥΜΕ), στο οποίο λογικά θα περιερχόταν και το προσωπικό και η περιουσία της ανεξάρτητης αρχής.

Σε σχέση με το προσωπικό θα πρέπει να σημειωθεί ότι τυχόν απόπειρα συρρίκνωσής του ενδέχεται να αποδειχθεί δύσκολη στην πράξη, τόσο ως προς τους δημοσίους υπαλλήλους (οι οποίοι – ούτως ή άλλως - καλύπτονται από καθεστώς μονιμότητας) όσο και για τους υπαλλήλους με σύμβαση ιδιωτικού αορίστου χρόνου.

Αξιολογικές κρίσεις ως προς την καταλληλότητα του εν λόγω μοντέλου

Οι ανεξάρτητες αρχές προσφέρουν το πλεονέκτημα της πλήρους ανεξαρτησίας από οποιαδήποτε πολιτική επιρροή, διαθέτοντας, μάλιστα, ειδικά εχέγγυα για το προσωπικό τους, προκειμένου να είναι σε θέση να προσηλώνονται απόλυτα στην εξυπηρέτηση του σκοπού τους. Το ανωτέρω γεγονός προσδίδει πρωτοβουλία και συνέχεια στη δράση τους παρά τις εναλλαγές στις κυβερνήσεις, ενώ παρέχει ευελιξία για εναρμόνιση με τις κοινοτικές οδηγίες. Περαιτέρω, η σύσταση του ΕΟΗ κατά τη μορφή της ανεξάρτητης αρχής θα συνεπαγόταν ότι αυτή θα στελεχωνόταν από μέλη, τα οποία απαγορεύεται να είναι (και απαγορεύεται να γίνουν για κάποιο χρονικό διάστημα αφότου απαλλαγούν από τα

καθήκοντά τους) εταίροι, μέτοχοι, μέλη ΔΣ κλπ. σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, ενώ υποχρεούνται συνήθως και σε υποβολή δήλωσης περιουσιακής κατάστασης, εξασφαλίζοντας έτσι ότι η αρχή θα παραμένει ανεπηρέαστη από ιδιοτελή συμφέροντα του επιχειρηματικού τομέα. Επισημαίνεται ότι ο εν λόγω τομέας είναι σε ιδιαίτερη άνθιση, ενώ επηρεάζει σημαντικά τη ζωή των πολιτών, γεγονός που εντείνει την ανάγκη ρύθμισής του, έργο το οποίο ενδεχομένως να κληθεί να επιτελέσει ο ΕΟΗ, αν και αυτό εντάσσεται μέχρι τώρα στις αρμοδιότητες της ΡΑΕ.

Από την άλλη, το εύρος του αντικείμενου του ΕΟΗ δείχνει συρρικνωμένο σε σχέση με εκείνο των περισσότερων ανεξαρτήτων αρχών. Τούτο διότι, όπως προαναφέρθηκε, οι ανεξάρτητες αρχές έχουν ως αντικείμενο την προστασία των συνταγματικών δικαιωμάτων στους τομείς κατά τους οποίους η δημόσια διοίκηση είναι ανεπαρκής ή ακατάλληλη, ενώ οι αρμοδιότητες του ΕΟΗ σύμφωνα με την ανάλυση στο προηγούμενο κεφάλαιο, δείχνουν να είναι περισσότερο γνωμοδοτικές / συμβουλευτικές ως προς την κυβερνητική στρατηγική και επικουρικές ως προς την ορθή εκτέλεση και παρακολούθηση της τελευταίας παρά ρυθμιστικές (π.χ. έκδοση ατομικών διοικητικών πράξεων και έλεγχος της αγοράς). Κοινώς, σκοπός του ΕΟΗ είναι μάλλον η συμπλήρωση και ο συντονισμός της δράσης της Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και όχι η αναπλήρωση αυτής (της Δημόσιας Διοίκησης). Παρόλα αυτά, σε περίπτωση που ήθελε επιλεγεί ο ΕΟΗ να διαθέτει περισσότερες ρυθμιστικές αρμοδιότητες π.χ. αποκλειστική αποφασιστική αρμοδιότητα σε όλα τα ζητήματα ηλεκτροκίνησης, τότε η μορφή της ανεξάρτητης αρχής θα του προσέδιδε τόσο την ανεξαρτησία όσο και το κύρος για την επίτευξη του σκοπού του.

Πάντως, η έντονη ανεξαρτησία των ανεξαρτήτων αρχών αποτελεί ταυτόχρονα και μειονέκτημα, καθότι τις αποσυνδέει από την κυβερνητική βούληση και θέτει ζητήματα συντονισμού με τα Υπουργεία και την πολιτική τους. Η στρατηγική φύση των καθηκόντων που καλείται να αναλάβει ο ΕΟΗ (τουλάχιστον σύμφωνα με την ανάλυση στο προηγούμενο κεφάλαιο) φαίνεται πως εκτείνεται πέρα από το όριο της προστασίας και της ρύθμισης ενός συνταγματικού δικαιώματος και άπτεται των ζητημάτων της χάραξης της κυβερνητικής πολιτικής. Συνεπώς, ο ρόλος του στα καθήκοντα αυτά δέον να παραμένει γνωμοδοτικός και όχι αποφασιστικός και άρρηκτα συνδεδεμένος προς την πολιτική βούληση. Έτσι, η επιλογή της μορφής της ανεξάρτητης αρχής για τον ΕΟΗ παρίσταται μάλλον απρόσφορη όταν υφίστανται αρμοδιότητες που αφορούν στον συντονισμό με την εκάστοτε κυβερνητική πολιτική.

Ζήτημα τίθεται, τέλος, ως προς την καταλληλότητα του μοντέλου, ενόψει και του ήδη υπάρχοντα ρόλου της ΡΑΕ, η οποία έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση της ενεργειακής αγοράς. Η ύπαρξη δύο ανεξαρτήτων αρχών για παρόμοιο αντικείμενο, εκτός του ότι απομακρύνει περαιτέρω τον τομέα της ενέργειας από την κυβερνητική πολιτική (και, άρα, και από την ίδια τη λαϊκή βούληση), θα μπορούσε να προκαλέσει έντονη και δυσεπίλυτη σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ των δύο.

6.2 Νομικό πλαίσιο για άλλα νομικά πρόσωπα του Δημοσίου

Κατηγορίες δημοσίων νομικών προσώπων στην Ελλάδα

Η δημόσια διοίκηση είθισται να αναθέτει την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων σκοπών δημοσίου δικαίου σε ειδικά νομικά πρόσωπα, τα οποία συστήνει η ίδια, στο πλαίσιο της λεγόμενης καθ' ύλην αυτοδιοίκησης. Σε αντίθεση με την τοπική αυτοδιοίκηση, η καθ' ύλην αυτοδιοίκηση χαρακτηρίζεται από την ειδική φύση της αρμοδιότητάς της, δίχως να είναι τοπικά οριοθετημένη. Τα δε ειδικά νομικά πρόσωπα ονομάζονται δημόσια νομικά πρόσωπα και επιλέγονται από τον νομοθέτη, όταν ο συγκεκριμένος σκοπός απαιτεί την οργανική ανεξαρτησία της εν λόγω υπηρεσίας. Επί της ουσίας το κράτος αναθέτει την εκτέλεση μίας δημόσιας υπηρεσίας σε νομικά πρόσωπα του δημοσίου, τα οποία απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας. Η διοικητική αυτοτέλεια των εν λόγω νομικών προσώπων συνεπάγεται ότι τα όργανα αυτά δύνανται να αποφασίζουν αυτοτελώς για τα ζητήματα τα οποία άπτονται των αρμοδιοτήτων τους. Τούτο γίνεται προς εξυπηρέτηση της βασικής αρχής του καταμερισμού των έργων της διοίκησης για να θεραπευθούν «ειδικές» ανάγκες της πολιτειακής και κοινωνικής ζωής. Τα δημόσια νομικά πρόσωπα, τα οποία θα προσιδίαζαν στην εξυπηρέτηση των σκοπών του ΕΟΗ, θα μπορούσαν να είναι:

- i. Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου («ΝΠΔΔ»): Τα ΝΠΔΔ είναι νομικά πρόσωπα τα οποία διέπονται από το δημόσιο δίκαιο, γεγονός που συνεπάγεται ότι έχουν αρμοδιότητα για την άσκηση δημόσιας εξουσίας επί των διοικουμένων μέσω της έκδοσης σχετικών διοικητικών πράξεων. Διακρίνονται σε ιδρυματικά και σωματειακά, ανάλογα με το εάν αφορούν στην παροχή υπηρεσιών προς το κοινωνικό σύνολο ή εάν αποσκοπούν στην οργάνωση ενός επαγγέλματος. Στην περίπτωση μας, προσιδιάζει περισσότερο ο χαρακτήρας του ιδρυματικού ΝΠΔΔ, καθότι τα σωματειακά συνιστούν ουσιαστικά ενώσεις επαγγελματικών κλάδων και δεν σχετίζονται με τους σκοπούς του ΕΟΗ. Κατά τη θεωρία, μία επιμέρους κατηγορία ΝΠΔΔ είναι τα λεγόμενα ΝΠΔΔ Δημοσίων Υποθέσεων, τα οποία συνδέονται με τη θεραπεία συγκεκριμένων κοινωνικών αναγκών.
- ii. Δημόσια Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου («ΔΝΠΙΔ»), τα οποία αναλύονται ειδικότερα σε ιδρυματικά ΔΝΠΙΔ που ασκούν παραγωγικές δραστηριότητες, δημόσιες επιχειρήσεις και δημόσιες εταιρείες³. Η διάκριση στις ανωτέρω κατηγορίες είναι κατ' αρχήν θεωρητική και συχνά δυσχερής στην πράξη, καθότι ο νομοθέτης κατά κύριο λόγο δεν προβαίνει σε ειδικότερους χαρακτηρισμούς των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που συστήνει.

Ιδρυματικά ΔΝΠΙΔ που ασκούν παραγωγικές δραστηριότητες

Πρόκειται για ΔΝΠΙΔ, τα οποία δεν έχουν επιχειρηματικό χαρακτήρα και λειτουργούν με βάση τις διατάξεις του αστικού δικαίου, αλλά όχι ως ιδιωτικές εταιρείες. Οι δραστηριότητές τους είναι παραγωγικές και στοχεύουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση ενός δημοσίου σκοπού (π.χ. Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας). Έτσι, ως προς τους σκοπούς και τις δραστηριότητές τους, ομοιάζουν αρκετά προς τα ΝΠΔΔ, η δε μορφή του ιδιωτικού δικαίου

³ Δεν γίνεται αναφορά στις επιχειρήσεις μικτής οικονομίας ως κατηγορία ΔΝΠΙΔ για τον λόγο ότι αποτελούν επί της ουσίας σύμπραξη μεταξύ Δημοσίου και ιδιωτών, κάτι που φαίνεται πως κείται εκτός του αντικείμενου της παρούσας ανάλυσης.

προσδίδει απλώς μεγαλύτερη λειτουργική ευελιξία στα πρόσωπα αυτά συγκριτικά με τα ΝΠΔΔ. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του ΕΟΔΥ, ο οποίος είχε αρχικά συσταθεί ως ΝΠΔΔ, αλλά εν συνεχεία μετετράπη σε ΔΝΠΙΔ, κατ' επιλογή του νομοθέτη, καθότι κρίθηκε ότι η νομική μορφή του ΝΠΔΔ και η γραφειοκρατία, την οποία αυτό συνεπαγόταν, εμπόδιζαν σημαντικά τον ΕΟΔΥ από το να ανταπεξέρχεται άμεσα σε επείγουσες και απρόβλεπτες καταστάσεις, όπως απαιτούσε ο καταστατικός του σκοπός (ίδτε σχετικά την αιτιολογική έκθεση του ν. 4633/2019). Η επιλογή αυτή καταδεικνύει τόσο την ομοιότητα μεταξύ της συγκεκριμένης κατηγορίας ΔΝΠΙΔ και των ΝΠΔΔ ως προς τους σκοπούς τους, όσο και την ευελιξία που προσδίδεται με τη συγκεκριμένη νομική μορφή. Τα εν λόγω ΔΝΠΙΔ χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι δεν λαμβάνουν κάποια συγκεκριμένη εταιρική μορφή με τον συστατικό αυτών νόμο, ο οποίος αρκείται στο να αναφέρει ότι τα συγκεκριμένα νομικά πρόσωπα διέπονται από τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου.

Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί

Οι δημόσιες επιχειρήσεις είναι μία μορφή οργάνωσης που σκοπό έχει να συνδυάσει μία λειτουργία δημοσίου ενδιαφέροντος με την ευελιξία, ελευθερία και αποτελεσματικότητα των κανόνων της ιδιωτικής οικονομίας. Ο δημόσιος χαρακτήρας τους οφείλεται στο ότι ελέγχονται από το Δημόσιο για την εξυπηρέτηση σκοπών δημοσίου συμφέροντος. Αποτελούν, όμως, επιχειρήσεις γιατί η δραστηριότητά τους ασκείται εντός του ιδιωτικού – ανταγωνιστικού τομέα με κριτήρια ίδια ή ανάλογα με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η δράση αυτή του εν λόγω ΔΝΠΙΔ, σε αντίθεση με τις δημόσιες εταιρείες, γίνεται πάντοτε με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και δεν έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα, επιδιώκουν, δηλαδή, την οικονομική αποτελεσματικότητα για την καλύτερη εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Συνήθως η μη κερδοσκοπική επιχειρηματική δράση των συγκεκριμένων ΔΝΠΙΔ μπορεί να οφείλεται στην αναπλήρωση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας (π.χ. σε τομείς που δεν είναι προσοδοφόροι). Σε κάθε περίπτωση, οι δομές αυτές είναι πολύ πιο ευέλικτες σε σχέση με τα ΝΠΔΔ καθότι εκφεύγουν του ασφυκτικού νομικού ελέγχου και της γραφειοκρατικής νοοτροπίας της κλασικής δημόσιας διοίκησης. Κατά συνέπεια, οι δομές αυτές συνδέονται με μεγαλύτερη λειτουργική ανεξαρτησία από τα ΝΠΔΔ καθότι υπάρχει λιγότερος πολιτικός και δημοσιονομικός έλεγχος, ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι οι μετοχές τους (ακόμα και το πλειοψηφικό πακέτο) δύνανται να διατεθούν προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αξιών. Σε καμία, πάντως, περίπτωση δεν εκφεύγουν της εποπτείας του Κράτους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ως προς τις εν λόγω επιχειρήσεις έχει παρατηρηθεί μία ζημιογόνα τάση, η οποία οφείλεται σε υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, αλλά και κακοδιαχείριση.

Κατά τον νόμο (άρ. 1 Ν. 3429/2005) ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται κάθε ανώνυμη εταιρεία, στην οποία το ελληνικό δημόσιο δύναται να ασκεί άμεσα ή έμμεσα αποφασιστική επιρροή, λόγω της συμμετοχής του στο μετοχικό της κεφάλαιο ή της χρηματοοικονομικής συμμετοχής του ή των κανόνων που τη διέπουν. Η άσκηση αποφασιστικής επιρροής από το ελληνικό δημόσιο τεκμαίρεται όταν το ελληνικό δημόσιο ή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου χρηματοδοτούμενα από το ελληνικό δημόσιο ή από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό ή άλλες δημόσιες επιχειρήσεις υπό την έννοια του παρόντος νόμου: α) είναι κύριοι μετοχών που

εκπροσωπούν την απόλυτη πλειοψηφία του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου της ή β) ελέγχουν την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στη γενική της συνέλευση ή γ) δύνανται να διορίζουν το ήμισυ πλέον ενός των μελών του διοικητικού της συμβουλίου ή δ) χρηματοδοτούν την ετήσια δραστηριότητά της σε ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό. Ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται ακόμα και κάθε ανώνυμη εταιρεία συνδεδεμένη με άλλη δημόσια επιχείρηση.

Δημόσιες Εταιρείες

Πρόκειται για ΔΝΠΙΔ, τα οποία ασκούν αποκλειστικά επιχειρηματικές δραστηριότητες και στα οποία προσδίδεται η εταιρική μορφή των ανωνύμων εταιρειών του εμπορικού δικαίου. Ο σκοπός είναι η απαλλαγή του προσώπου αυτού από την εφαρμογή των κανόνων του διοικητικού δικαίου, οι οποίοι είναι ακατάλληλοι για τέτοιου είδους δραστηριότητες. Κατά τον τρόπο αυτό, ομοιάζουν περισσότερο προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, ενώ είναι χαρακτηριστικό, ότι η συγκεκριμένη νομική μορφή επιτρέπει με σχετική ευκολία την ιδιωτικοποίηση των εν λόγω εταιρειών. Σημειωτέον ότι ο συγκεκριμένος τύπος εταιρείας δύναται να ιδρυθεί και βάσει των διατάξεων του κοινού εμπορικού δικαίου (αν και τούτο δεν αναιρεί το ότι συστήνονται με νόμο ή κανονιστική πράξη) και μέτοχός τους μπορεί να είναι το Δημόσιο ή ΟΤΑ ή οποιοδήποτε δημόσιο νομικό πρόσωπο ειδικού σκοπού (αλλά όχι και ιδιώτες, καθότι τούτο θα συνιστούσε μερική ή ολική ιδιωτικοποίηση). Ως προς την οργάνωση και τη λειτουργία τους ισχύουν – ως επί το πλείστον – οι κανόνες των ανωνύμων εταιρειών. Ο συγκεκριμένος τύπος είναι ιδανικός, όταν το Κράτος επιθυμεί να ασκήσει οικονομικής φύσεως δραστηριότητες με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Η συγκεκριμένη νομική μορφή είναι συγγενική προς εκείνη των δημοσίων επιχειρήσεων. Η διαφορά τους έγκειται στο ότι η δημόσια εταιρεία έχει από τη σύστασή της κεφάλαιο διαιρεμένο σε μεγάλο αριθμό μετοχών, ενώ οι δημόσιες επιχειρήσεις εκκινούν με μία μόνο μετοχή στο μετοχικό τους κεφάλαιο – εκείνη του Ελληνικού Δημοσίου. Οι δημόσιες εταιρείες διέπονται και εκείνες ως προς την οργάνωση και τη λειτουργία αυτών από τις διατάξεις του Ν. 3429/2005.

Η σχέση των δημοσίων νομικών προσώπων με το Κράτος

Τα ανωτέρω νομικά πρόσωπα δεν εντάσσονται στο νομικό πρόσωπο του Κράτους, αλλά διαθέτουν αυτοτελή νομική προσωπικότητα και έχουν ικανότητα δικαίου και διαδίκου. Η επιλογή του νομοθέτη για την σύσταση δημοσίων νομικών προσώπων είναι κατ' αρχήν ελεύθερη, υπόκειται, όμως σε δεσμεύσεις από την συνταγματική αρχή του δημοσίου σκοπού. Δημόσιος είναι ο σκοπός, ο οποίος θα πρέπει να επιδιώκεται από το Κράτος (ή και από το Κράτος) αμέσως ή εμμέσως. Οι δημόσιοι σκοποί προκύπτουν και από ορισμένες συνταγματικές διατάξεις. Στην περίπτωση μας, ο δημόσιος σκοπός που θα εξυπηρετεί ο ΕΟΗ συνέχεται εντόνως με την προστασία του περιβάλλοντος (άρ. 24 Σ.), αλλά και την ελευθερία της κίνησης (άρ. 5) των πολιτών. Κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί ότι ο ανωτέρω σκοπός είναι σκοπός ο οποίος δεν ανήκει στον σκληρό πυρήνα της κρατικής

εξουσίας (τουλάχιστον με βάση την ισχύουσα νομολογία και θεωρία) και, άρα, θα μπορούσε να εκπληρωθεί και από ιδιώτες. Διαφορετική περίπτωση θα συνεπαγόταν την αδυναμία άσκησης της εν λόγω υπηρεσίας από ΔΝΠΙΔ. Συνεπώς, η επιλογή του νομοθέτη ως προς το αν θα προχωρήσει στη σύσταση του ΕΟΗ με τη μορφή ΝΠΔΔ ή ΔΝΠΙΔ είναι κατ' αρχήν ελεύθερη.

Διαφορά μεταξύ ΝΠΔΔ και ΔΝΠΙΔ

Η βασική διαφορά μεταξύ ΝΠΔΔ και ΔΝΠΙΔ έγκειται στο ότι τα ΝΠΔΔ λειτουργούν με βάση τους κανόνες του δημοσίου δικαίου και ασκούν πάντοτε δημόσια εξουσία. Αυτό συνεπάγεται ότι έχουν σχέση δημοσίου δικαίου με τους διοικουμένους και, άρα, εκδίδουν εκτελεστές διοικητικές πράξεις, οι οποίες προσβάλλονται ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων. Οι εκτελεστές διοικητικές πράξεις είναι εκείνες οι οποίες – καλυπτόμενες από τεκμήριο νομιμότητας – παράγουν τα αποτελέσματά τους άμεσα και *erga omnes*, αποτελώντας μία έκφανση του διοικητικού καταναγκασμού. Οι πράξεις αυτές δύνανται πάντα να προσβληθούν ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων. Πάντως, τα ΝΠΔΔ δεν μπορούν να θέτουν πρωτογενώς κανόνες δικαίου, αλλά χρειάζονται και αυτά νομοθετική εξουσιοδότηση. Αντιθέτως, τα ΔΝΠΙΔ λειτουργούν με βάση τις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και των ειδικών νομοθεσιών που τα διέπουν. Ως προς τις πράξεις, τις οποίες εκδίδουν, αυτές κατά κανόνα δεν είναι εκτελεστές. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις, κατά τις οποίες τα πρόσωπα αυτά είναι εξοπλισμένα με δημόσια εξουσία για συγκεκριμένες ενέργειες και, ως εκ τούτου, οι πράξεις τους θεωρούνται εκτελεστές και προσβάλλονται με ένδικα βοηθήματα ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων. Τα ΔΝΠΙΔ αυτά ονομάζονται διφυή δημόσια νομικά πρόσωπα. Ενδέχεται να υπάρξουν και ΝΠΔΔ με διφυή χαρακτήρα, δηλαδή να έχουν εν μέρει δημόσια εξουσία και εν μέρει να λειτουργούν ισότιμα προς τους διοικουμένους. Τα διφυή νομικά πρόσωπα αποτελούν ένα ζήτημα το οποίο έχει ταλαιπωρήσει τόσο τη νομολογία, όσο και τη νομική θεωρία, καθότι δύνανται να προκαλέσουν σύγχυση στους διοικουμένους ως προς τη φύση των εκδοθεισών πράξεων και τη δυνατότητα προσβολής τους. Τονίζεται ότι τελικός κριτής για το εάν ένα νομικό πρόσωπο έχει διφυή χαρακτήρα είναι πάντοτε το δικαστήριο κάτι που επιτείνει την ανασφάλεια δικαίου.

Η ανωτέρω διαφορά μεταξύ των ΝΠΔΔ και των ΔΝΠΙΔ ως προς το δίκαιο που τα διέπει επηρεάζει ουσιαστικά και τη λειτουργία των νομικών αυτών προσώπων. Για παράδειγμα, τα ΔΝΠΙΔ παρουσιάζουν μεγαλύτερη ευελιξία από τα ΝΠΔΔ, καθότι δεν εκδίδουν διοικητικές πράξεις. Οι τελευταίες έχουν συγκεκριμένο τύπο και αιτιολογία, ενώ δύνανται να προσβληθούν διοικητικά και δικαστικά γεγονός που ευνοεί τη συγκέντρωση μεγάλου γραφειοκρατικού όγκου. Ως προς τη στελέχωσή τους, τα ΝΠΔΔ και τα ΔΝΠΙΔ διαφέρουν κυρίως στο ότι τα πρώτα γενικώς διαθέτουν σημαντικό αριθμό δημοσίων υπαλλήλων, σε αντίθεση με τα ΔΝΠΙΔ, στα οποία προτιμώνται οι σχέσεις εργασίας του ιδιωτικού δικαίου. Αυτό προσδίδει ταχύτητα, αφού η στελέχωση του νομικού προσώπου με δημοσίους υπαλλήλους προϋποθέτει είτε τη δημιουργία νέων οργανικών θέσεων είτε την απόσπαση υπαλλήλων (π.χ. από την εποπτεύουσα αρχή) διαδικασίες πολύ χρονοβόρες.

Νομική βάση για τη σύσταση δημοσίων νομικών προσώπων

Βάσει της αρχής της νομιμότητας, η οποία προβλέπεται από το ίδιο το Σύνταγμα και διέπει στο σύνολό της τη Δημόσια Διοίκηση, τα δημόσια νομικά πρόσωπα θα μπορούσαν να ιδρυθούν και να καταργηθούν μόνο με διάταξη τυπικού νόμου ή με κανονιστική πράξη της Διοίκησης, ύστερα από σχετική νομοθετική εξουσιοδότηση (ιδίως με Προεδρικό Διάταγμα). Τούτο διότι πρόκειται κατ' ουσίαν για παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας. Ο χαρακτηρισμός του δημοσίου νομικού προσώπου από τον νομοθέτη δεν είναι πάντως απόλυτος (π.χ. τα διφυή δημόσια νομικά πρόσωπα χαρακτηρίζονται ως ΔΝΠΙΔ, αλλά ενεργούν κατά περίπτωση και ως ΝΠΔΔ).

Η κανονιστική διάταξη που προβλέπει την ίδρυση ενός δημοσίου νομικού προσώπου (ΝΠΔΔ ή ΔΝΠΙΔ) θα πρέπει να αναφέρει κατ' ελάχιστον:

- i. Τον ειδικό δημόσιο σκοπό, τους στόχους και τα μέσα αυτού, καθώς και τη σχετική παραχώρηση αρμοδιότητας από τις μέχρι σήμερα αρμόδιες αρχές,
- ii. Την επωνυμία και τη νομική μορφή του δημοσίου νομικού προσώπου και το εάν είναι δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου (ΝΠΔΔ, ΔΝΠΙΔ κλπ),
- iii. Την έδρα αυτού και τη διάρκεια του νομικού προσώπου,
- iv. Τις αρμοδιότητες αυτού,
- v. Τα όργανα της διοίκησης του νομικού προσώπου, το καθεστώς αυτών καθώς και τον διορισμό και τα προσόντα τους (τα τελευταία μπορεί να ορίζεται ότι καθορίζονται με ειδικότερη κανονιστική πράξη του εποπτεύοντος οργάνου),
- vi. Τα περί κατάρτισης του καταστατικού μέσω ειδικής κανονιστικής πράξης (εφόσον πρόκειται για δημόσια εταιρεία),
- vii. Την αναλυτική διοικητική του διάρθρωση, καθώς και τις αρμοδιότητες των οργάνων διοίκησης,
- viii. Τη σύνθεση και τα απαραίτητα προσόντα του προσωπικού του (συμπεριλαμβανομένων προϊσταμένων και εργαζομένων με σχέσεις ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου ή σχέσεις έμμισθης εντολής). Ειδικά ως προς τα προσόντα και τις αμοιβές του προσωπικού είθισται να παρέχεται σχετική νομοθετική εξουσιοδότηση προς το οικείο Υπουργείο⁴,
- ix. Την εποπτεύουσα αρχή και το εύρος της εποπτείας (π.χ. έλεγχος νομιμότητας ή σκοπιμότητας), καθώς και τον τρόπο, τη διαδικασία άσκησής της και τα χρονικά όρια μέσα στα οποία θα πρέπει να ασκείται,
- x. Τους πόρους και τη χρηματοδότησή του, καθώς και την έγκριση του προϋπολογισμού του και, σε περίπτωση δημόσιας εταιρείας, το μετοχικό της κεφάλαιο,
- xi. Τυχόν δυνατότητα έκδοσης διοικητικών πράξεων και, ιδίως, κυρώσεων,
- xii. Τη δυνατότητα υποβολής διοικητικής προσφυγής κατά των αποφάσεών του, αλλά και τη δικαστική προσβολή αυτών,
- xiii. Τυχόν προνόμια (π.χ. ατέλειες) που απολαμβάνει το δημόσιο νομικό πρόσωπο λόγω του χαρακτήρα αυτού.

⁴ Η εξουσιοδότηση είναι γενική και αφηρημένη. Ως προς τις αμοιβές, οι διοικητικές αρχές δεσμεύονται ούτως ή άλλως από νομοθεσίες όπως εκείνη του ενιαίου μισθολογίου (καθότι είναι νόμος), αλλά και από το ίδιο το Σ. (άρ. 4 και 22 περί αρχής της ισότητας). Άρα, η εξουσιοδότηση δεν είναι απόλυτα ελεύθερη.

Από της συστάσεως και εφεξής εκδίδονται προεδρικά διατάγματα και κανονιστικές πράξεις της διοίκησης που αφορούν στη στελέχωση του προσωπικού και στη δημοσιονομική κατάσταση του δημοσίου νομικού προσώπου. Τα βασικά βήματα που απαιτούνται για την έναρξη λειτουργίας ενός δημοσίου νομικού προσώπου είναι α) η στελέχωσή του και β) η έκδοση του εσωτερικού του κανονισμού για τη διαχείριση και τη λειτουργία αυτού. Ως προς το πρώτο απαιτείται ο διορισμός του διοικητικού του συμβουλίου σύμφωνα με τις επιταγές της νομοθεσίας, δηλαδή ύστερα από σχετική απόφαση των αρμοδίων οργάνων (θα μπορούσαν να είναι παραπάνω από ένα Υπουργείο ή και το Υπουργικό Συμβούλιο). Ως προς τον εσωτερικό κανονισμό απαιτείται η κινητοποίηση τόσο του δημοσίου νομικού προσώπου, όσο και του αρμόδιου εποπτεύοντος οργάνου (συνήθως του Υπουργού). Ο εσωτερικός κανονισμός θα καθορίζει και τον τρόπο πρόσληψης του λοιπού προσωπικού που αναφέρεται στον νόμο, για την οποία μεριμνά το δημόσιο νομικό πρόσωπο. Είθισται, πάντως, να προβλέπεται από τον νομοθέτη δυνατότητα στελέχωσης του δημοσίου νομικού προσώπου και πριν από την έκδοση του εσωτερικού κανονισμού (π.χ. μέσω έκδοσης προκηρύξεων για θέσεις που έχουν ήδη προκαθοριστεί από τον συστατικό νόμο). Μία τέτοια διαδικασία έχει αποδειχθεί χρήσιμη στην πράξη καθότι ο εσωτερικός κανονισμός συνήθως αργεί να καταρτιστεί (με την εν λόγω καθυστέρηση να κυμαίνεται από 3 μήνες και κάποιες φορές να ξεπερνά τα 3 έτη). Σε κάθε περίπτωση, ο χρόνος που θα απαιτηθεί για την ολοκλήρωση της σύστασής της και την έναρξη ουσιαστικής λειτουργίας του δημοσίου νομικού προσώπου θα εξαρτηθεί από τον βαθμό κινητοποίησης όλων των ανωτέρω παραγόντων της Δημόσιας Διοίκησης, αλλά και το μέγεθος του δημοσίου νομικού προσώπου και το εύρος των αρμοδιοτήτων του. Ο νομοθέτης δύναται, πάντως, να προβλέπει απώτατο χρονικό όριο για την έκδοση των σχετικών πράξεων στον συστατικό νόμο (το χρονικό όριο αυτό θα πρέπει να είναι εύλογο σε σχέση με τους προαναφερθέντες παράγοντες ειδάλλως υπάρχει η πιθανότητα να μην τηρηθεί).

Είναι, σε κάθε περίπτωση σαφές, ότι η οργάνωση και η στελέχωση ενός δημοσίου νομικού προσώπου είναι απλούστερη και, ως εκ τούτου ταχύτερη από εκείνη της ανεξάρτητης αρχής, όπου τηρούνται αυστηρότερες διαδικασίες, παρά το γεγονός ότι και τα δύο αντιμετωπίζουν παρόμοια γραφειοκρατικά προβλήματα. Αντίστοιχα, τα ΔΝΠΙΔ είναι, για τον ίδιο λόγο, απλούστερα και ταχύτερα στην οργάνωσή τους από ότι τα ΝΠΔΔ, λόγω της ευελιξίας που τους προσδίδει ο χαρακτήρας του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με την αποφυγή της γραφειοκρατίας (π.χ. σε προσλήψεις του προσωπικού). Για τη στελέχωση τόσο των ΝΠΔΔ όσο και των ΔΝΠΙΔ ακολουθείται υποχρεωτικά η διαδικασία που προβλέπεται στον Ν. 4765/2021, δηλαδή η πρόσληψη υπαλλήλων (με σχέση τόσο δημοσίου όσο και ιδιωτικού δικαίου) μέσω ΑΣΕΠ. Τούτο επιβάλλεται από την αδιάσπικτη διατύπωση του άρ. 103 παρ. 8 Σ., το οποίο προβλέπει ότι η πρόσληψη υπαλλήλων στο Δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα (όπως αυτός έχει καθοριστεί με το άρ. 51 Ν. 1892/1990), γίνεται είτε με διαγωνισμό είτε με επιλογή σύμφωνα με προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια και υπάγεται στον έλεγχο του ΑΣΕΠ. Τα ΝΠΔΔ και τα ΔΝΠΙΔ ρητά υπάγονται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα με βάση την προαναφερθείσα διάταξη και άρα θα πρέπει να τηρούν την ανωτέρω διαδικασία. Σημειώνεται ότι η στελέχωση του προσωπικού, όπως και η μισθολογική του αντιμετώπιση δεν θα πρέπει να θίγει τα συνταγματικά όρια που θέτει η αρχή της ισότητας (άρ. 4 για δημοσίους υπαλλήλους και 22 του Σ. για υπαλλήλους με σχέση ιδιωτικού δικαίου).

Εποπτεία και Διοίκηση των δημοσίων νομικών προσώπων

Εποπτεία των δημοσίων νομικών προσώπων

Τα δημόσια νομικά πρόσωπα υπόκεινται σε κρατική εποπτεία νομιμότητας ή σκοπιμότητας (ή και στα δύο), αλλά μπορούν και τα ίδια (εφόσον το προβλέπει ο νομοθέτης) να ασκούν εποπτεία σε άλλα ΝΠΔΔ και ΔΝΠΙΔ. Η εποπτεία νομιμότητας είναι λιγότερο παρεμβατική από εκείνη της σκοπιμότητας, δεδομένου ότι συνεπάγεται μόνο έλεγχο νομικής φύσεως και δεν υπεισέρχεται στην ουσία των αποφάσεων του δημοσίου νομικού προσώπου παραχωρώντας του μία σχετική διακριτική ευχέρεια ως προς την άσκηση των αρμοδιοτήτων του. Σε κάθε περίπτωση, ο νομοθέτης έχει το ελεύθερο να καθιερώσει αυστηρή εποπτεία δεδομένου ότι δεν δεσμεύεται από συνταγματικές διατάξεις (όπως π.χ. για τα ΑΕΙ και τους ΟΤΑ). Η εποπτεία μπορεί να φτάνει μέχρι και την έγκριση των πράξεων του δημοσίου νομικού προσώπου από την εποπτεύουσα αρχή (ακόμα και σε πράξεις των οργάνων που αφορούν σε λεπτομερειακά ζητήματα ως προς τη λειτουργία αυτών). Μπορεί να αρκείται πάντως και στην παροχή γενικών κατευθύνσεων.

Ως προς το είδος της εποπτείας επικρατεί γενικώς μία ανομοιομορφία λόγω της ποικιλίας των επιδιωκόμενων σκοπών, ενώ, σε κάθε περίπτωση, η εποπτεία θα πρέπει να ειδική, καθότι θα πρέπει να προσιδιάζει στους ειδικούς – τεχνοκρατικούς σκοπούς που εξυπηρετεί το δημόσιο νομικό πρόσωπο. Η εποπτεία μπορεί να αφορά και σε ζητήματα συγκρότησης των οργάνων ή και σε θέματα πειθαρχικής φύσης. Χαρακτηριστικός τρόπος ελέγχου του δημοσίου νομικού προσώπου είναι η συμμετοχή στο συλλογικό όργανο διοίκησής του ενός υπαλλήλου, ο οποίος ανήκει στο ιεραρχικά ανώτερο όργανο. Μπορεί να προβλέπεται και ειδική υποχρέωση του δημοσίου νομικού προσώπου ειδικού σκοπού να ενημερώνει το εποπτεύον όργανο για τη δραστηριότητά του π.χ. με υποχρεωτική κοινοποίηση των αποφάσεών του σε αυτό ή με την παροχή αναφορών ως προς τη λειτουργία του ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Η κρατική εποπτεία θα πρέπει να ασκείται έγκαιρα, άλλως επίκαιρα (π.χ. πρόβλεψη προθεσμιών για την ολοκλήρωση του ελέγχου νομιμότητας και την άσκηση ειδικής διοικητικής προσφυγής). Ο έλεγχος που ασκείται στο πλαίσιο της εποπτείας μπορεί να είναι διαρκής ή και να ασκείται κατά περίπτωση ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Σε περίπτωση πολύ χαλαρής εποπτείας του δημοσίου νομικού προσώπου, η διοικητική αυτοτέλεια θα μπορούσε να εξελιχθεί και σε διοικητική ανεξαρτησία, χωρίς, βέβαια, αυτό να εξικνείται σε πλήρη αυτονομία του εν λόγω νομικού προσώπου, δεδομένου ότι το Κράτος παραμένει ο (βασικός) μέτοχος ή ιδιοκτήτης αυτού.

Ο διοικητικός έλεγχος του δημοσίου νομικού προσώπου συνεπάγεται και τη δυνατότητα υποβολής διοικητικών προσφυγών κατά πράξεων αυτού ενώπιον του ιεραρχικώς ανώτερου οργάνου. Στην περίπτωση κατά την οποία η διοικητική αυτή προσφυγή αφορά σε έλεγχο νομιμότητας και σκοπιμότητας γίνεται λόγος για ιεραρχική προσφυγή, ενώ στην περίπτωση κατά την οποία προβλέπεται μόνο έλεγχος νομιμότητας γίνεται λόγος για ειδική προσφυγή.

Τα δημόσια νομικά πρόσωπα απολαμβάνουν διοικητικής αυτοτέλειας, δηλαδή αυτοδιοικούνται. Τα όργανα της διοίκησης των ΝΠΔΔ αναδεικνύονται άλλοτε με εκλογή από τα μέλη τους (δηλαδή από τους διοικούμενους που μετέχουν σε αυτά) και άλλοτε με απευθείας διορισμό από το Κράτος. Για τον σκοπό του ΕΟΗ, ορθότερη επιλογή κρίνεται ο διορισμός από το Κράτος, αφού θα απαιτούσαν τα όργανα της διοίκησης να διαθέτουν εμπειρία, δεξιότητες, αλλά και αξιοπιστία.

Διοίκηση των ΝΠΔΔ

Τα δημόσια νομικά πρόσωπα μπορεί να είναι είτε συλλογικά είτε μονομελή. Η στελέχωση των δημοσίων νομικών προσώπων, όπως και της Δημόσιας Διοίκησης στο σύνολό της θα πρέπει να γίνεται αυστηρά με αξιοκρατικά κριτήρια, κάτι που πηγάζει από τις αρχές της δημοκρατίας, του κράτους δικαίου και της ισότητας των πολιτών. Ειδικά, οι υπάλληλοι με σχέση δημοσίου δικαίου θα πρέπει να είναι εξειδικευμένοι και αφοσιωμένοι, καθώς και να επιδεικνύουν πολιτική ουδετερότητα.

Τα όργανα διοίκησης των ΝΠΔΔ είναι συνήθως το Διοικητικό τους Συμβούλιο και ο Πρόεδρος / Διοικητής αυτού από κοινού με τους Υποδιοικητές. Τα προσόντα του Διοικητή μπορούν να ορίζονται ειδικά στον νόμο, θα πρέπει να είναι σχετικά με τους σκοπούς του ΝΠΔΔ, ενώ η θέση θα πρέπει να είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Η θητεία που ορίζει ο νόμος είναι συνήθως σύντομη (τριετής, τετραετής ή πενταετής ανάλογα με την κρίση του νομοθέτη). Για τους Υποδιοικητές ισχύουν παρόμοιες διατάξεις με τον Διοικητή.

Το ΔΣ συγκροτείται με απόφαση του εποπτεύοντος Υπουργού (ή κοινή απόφαση όταν εποπτεύοντες είναι περισσότεροι Υπουργοί) και μπορεί να αποτελείται από περισσότερα μέλη από ότι το ΔΣ των δημοσίων επιχειρήσεων, αλλά θα πρέπει ο αριθμός τους να είναι μονός και να περιλαμβάνει εκπροσώπους των εργαζομένων του ΝΠΔΔ. Στην περίπτωση που το ΝΠΔΔ ρυθμίζει την άσκηση συγκεκριμένου συνταγματικού δικαιώματος, έχει παρατηρηθεί να τοποθετούνται στο ΔΣ και εκπρόσωποι των διοικουμένων ή και άλλων δημοσίων νομικών προσώπων με σχετικές αρμοδιότητες. Η θητεία του ΔΣ είναι και αυτή συνήθως σύντομη, όπως και των Διοικητών (συνήθως το ανώτατο όριο είναι τα πέντε έτη με δυνατότητα ανανέωσης της θητείας για μία μόνο φορά).

Οι συνήθεις αρμοδιότητες ενός Διοικητή / Προέδρου ΝΠΔΔ είναι να:

- α. Συγκαλεί το Δ.Σ., καθορίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης και διευθύνει τις συνεδριάσεις.
- β. Ασκή τη διοίκηση του ΝΠΔΔ αποφασίζει για τα ζητήματα οργάνωσης και διαχείρισής του, διασφαλίζει και φέρει την ευθύνη για την αποτελεσματική και εύρυθμη λειτουργία του Φορέα και την επίτευξη του σκοπού του.
- γ. Μεριμνά για την εφαρμογή του συνόλου της νομοθεσίας που διέπει το ΝΠΔΔ.
- δ. Εισηγείται προς το Διοικητικό Συμβούλιο τα ζητήματα που απαιτούν νομοθετική ρύθμιση για τη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας του ΝΠΔΔ, καθώς και την τροποποίηση διατάξεων που αφορούν το ΝΠΔΔ.

ε. Εκπροσωπεί το ΝΠΔΔ δικαστικώς και εξώδικως. Με απόφασή του μπορεί να αναθέτει την αρμοδιότητα εξώδικης εκπροσώπησης του Φορέα σε μέλος του Δ.Σ. ή δικηγόρο ή σε προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης ή Διεύθυνσης του Φορέα.

στ. Αναθέτει, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, μετά από σχετική απόφαση του Δ.Σ. και έγκριση του αρμόδιου Υπουργού σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή ομάδες εργασίας, την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών για την αντιμετώπιση θεμάτων του ΝΠΔΔ.

ζ. Υπογράφει κατόπιν εξουσιοδότησης του Δ.Σ. συμβάσεις που συνάπτει το ΝΠΔΔ, όπως και άλλου περιεχομένου έγγραφα. Ο Διοικητής μπορεί με απόφασή του να μεταβιβάζει στους Υποδιοικητές ή σε Προϊσταμένους των οργανικών μονάδων του ΝΠΔΔ αρμοδιότητές του ή το δικαίωμα να υπογράφουν κατά περίπτωση «με εντολή Διοικητή».

Οι συνήθεις αρμοδιότητες του ΔΣ του ΝΠΔΔ είναι:

α. Καθορίζει την πολιτική δράση του ΝΠΔΔ προς εκπλήρωση των σκοπών του.

β. Εισηγείται προς το εποπτεύον Υπουργείο τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα για την επίτευξη των σκοπών του ΝΠΔΔ, τη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας του, καθώς και την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών είσπραξης εσόδων και διαχείρισης εξόδων του Φορέα.

γ. Εγκρίνει τον προϋπολογισμό, απολογισμό και ισολογισμό κάθε οικονομικού έτους, καθώς και τις απαιτούμενες τροποποιήσεις του προϋπολογισμού που απαιτούνται κατά την εκτέλεσή του.

δ. Διαχειρίζεται την περιουσία του ΝΠΔΔ, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

ε. Μεριμνά για την είσπραξη των πόρων του ΝΠΔΔ.

στ. Αποφασίζει για την εκτέλεση έργων, την εκπόνηση μελετών, την παροχή υπηρεσιών από τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή ομάδες εργασίας και εξουσιοδοτεί τον Διοικητή για την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων και αποφάσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

ζ. Αποφασίζει για τη δικαστική ή εξώδικη επιδίωξη αξιώσεων του ΝΠΔΔ ή υπεράσπιση των συμφερόντων αυτού.

η. Εγκρίνει τη δαπάνη για την προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και τη δαπάνη για τη σύναψη συμβάσεων εκτέλεσης έργου.

θ. Αποφασίζει για κάθε θέμα που αφορά στην εκτέλεση συμβάσεων προμηθειών και μισθώσεων ή την παράταση της ισχύος αυτών, τη χορήγηση προκαταβολών σε προμηθευτές, εφόσον προβλέπεται από τη σύμβαση, την κήρυξη προμηθευτών έκπτωτων και την κατάπτωση ή μη συμβατικών ρητρών, ως και την καταγγελία των σχετικών συμβάσεων.

ι. Αποφασίζει για την κατανομή των θέσεων προσωπικού ανά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα σε οργανικές μονάδες, μετά από εισήγηση των προϊσταμένων Γενικής

Διεύθυνσης ή Διεύθυνσης, με βάση την αποστολή κάθε οργανικής μονάδας και τις ανάγκες της υπηρεσίας.

ια. Αποφασίζει για τη συμμετοχή του προσωπικού σε προγράμματα εκπαίδευσης, ενημέρωσης ή επιμόρφωσης.

ιβ. Μεριμνά και λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για την τήρηση του μητρώου ασφαλισμένων, εργοδοτών και συνταξιούχων του ΝΠΔΔ, καθώς και την τήρηση των ατομικών μερίδων των ασφαλισμένων.

ιγ. Εγκρίνει, μετά από εισήγηση του Διοικητή, τη διάθεση χρηματικών ποσών από τα έσοδα του ΝΠΔΔ για δαπάνες που γίνονται για συγκεντρώσεις, σεμινάρια κ.λπ. που εξυπηρετούν υπηρεσιακές ανάγκες, καθώς και για δαπάνες που γίνονται για τη φιλοξενία ξένων αποστολών που έχουν σαν σκοπό την ανταλλαγή απόψεων στα πλαίσια διμερών ή πολυμερών συμβάσεων ή στο προπαρασκευαστικό στάδιο της υπογραφής συμβάσεων αυτής της μορφής.

ιδ. Μεριμνά και αποφασίζει για την περαίωση των εκκρεμών υποθέσεων των εντασσόμενων στον ΝΠΔΔ, φορέων, τομέων, κλάδων και λογαριασμών.

Ειδικά ως προς τα ΝΠΔΔ με σημαντικές ρυθμιστικές αρμοδιότητες ο νομοθέτης είθισται να προβλέπει την κατάρτιση του σχετικού οργανισμού λειτουργίας τους με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται εντός προθεσμίας από την έκδοση του νόμου (η προθεσμία αυτή κυμαίνεται ανάλογα και με το μέγεθος του ΝΠΔΔ, από 2 έως και 6 μήνες), ύστερα από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΠΔΔ και πρόταση των οικείων Υπουργών (εν προκειμένω των ΥΠΕΝ και ΥΜΕ). Με τον οργανισμό αυτόν ρυθμίζονται αναλυτικά: α. Η διάρθρωση των υπηρεσιών του ΝΠΔΔ σε οργανικές μονάδες, η καθ' ύλην και κατά τόπον κατανομή των αρμοδιοτήτων των υπηρεσιών που τον συγκροτούν σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο, καθώς και θέματα λειτουργίας και αρμοδιότητάς τους. β. Οι αρμοδιότητες των Γενικών Διευθύνσεων, οι επιχειρησιακοί στόχοι των Διευθύνσεων και οι αρμοδιότητες των Τμημάτων και λοιπών οργανικών μονάδων. γ. Οι κλάδοι του προσωπικού κατά κατηγορίες, ο αριθμός και η κατανομή των θέσεων του προσωπικού σε κλάδους και ειδικότητες στην κεντρική και στις κατά τόπους υπηρεσίες του, καθώς και τα τυπικά προσόντα διορισμού ή πρόσληψης κατά κλάδο και ειδικότητα. δ. Η γενική περιγραφή καθηκόντων κάθε θέσης ευθύνης και τα τυπικά προσόντα των προϊσταμένων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. ε. Η σύσταση ή συγχώνευση ή κατάργηση υπηρεσιών ή οργανικών μονάδων. στ. Η σύσταση νέων θέσεων προσωπικού, καθώς και η κατάργηση, κατά κατηγορία και κλάδο, υφιστάμενων θέσεων που πλεονάζουν. ζ. Η σύσταση κλάδων κατά κατηγορίες, καθώς και η συγχώνευση ή κατάργηση υφισταμένων με δυνατότητα κατάργησης αντίστοιχων οργανικών θέσεων. η. Η μεταφορά θέσεων προσωπικού σε άλλους κλάδους, υφιστάμενους ή νέους, της ίδιας ή άλλης κατηγορίας, καθώς και η ρύθμιση θεμάτων ένταξης υπηρετούντων υπαλλήλων σε νέους κλάδους της ίδιας κατηγορίας, που προκύπτουν με σύσταση ή συγχώνευση υφισταμένων. θ. Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την οργάνωση, στελέχωση, αρμοδιότητες και λειτουργία του ΝΠΔΔ. Συνεπώς, ο ανωτέρω οργανισμός συνιστά στοιχείο απαραίτητο για τη λειτουργία του ΝΠΔΔ. Με υπουργική απόφαση, μετά από πρόταση του Διοικητή του ΝΠΔΔ, μπορεί να ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας του τελευταίου, στο πλαίσιο εφαρμογής του προεδρικού διατάγματος,

για την οργανωτική του διάρθρωση και την αποτελεσματική διαχείριση των εκκρεμοτήτων, και ιδίως ο χρόνος έναρξης λειτουργίας των οργανικών του μονάδων και ζητήματα εσωτερικής λειτουργίας. Πάντως, για την εξασφάλιση της έγκαιρης λειτουργίας του ΝΠΔΔ μετά τη σύστασή του και την αποφυγή κωλυσιεργιών οφειλομένων στην καθυστερημένη έκδοση των ως άνω αποφάσεων, ο νομοθέτης δύναται να προβλέψει αναλυτικά τη διοικητική οργάνωση του ΝΠΔΔ μέχρι και την έκδοση του οργανισμού του από την κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση.

Στα ίδια ΝΠΔΔ έχει παρατηρηθεί να προβλέπονται στην νομοθεσία και εκτενείς αρμοδιότητες ορισμένων Γενικών Διευθύνσεων, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για τη λειτουργία του ΝΠΔΔ και την επίτευξη των στόχων του.

Σε κάθε περίπτωση εφόσον ο νομοθέτης επιθυμεί να διασφαλίσει συγκεκριμένη δομή και συγκεκριμένες θέσεις σε ορισμένες δομές του ΝΠΔΔ (π.χ. επαρκής στελέχωση γραφείου Διοικητή, γραμματεία κλπ) δύναται να το προβλέψει ειδικά. Δεν αποκλείεται ο νομοθέτης να προβλέπει και τη λειτουργία ειδικών συμβουλευτικών επιτροπών εντός του ΝΠΔΔ για διάφορα ειδικά θέματα. Κάτι τέτοιο, βέβαια, συνεπάγεται έτι μεγαλύτερη διεύρυνση του προσωπικού και της γραφειοκρατικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων και συνίσταται μόνο στις περιπτώσεις, όπου οι ενέργειες του ΝΠΔΔ συνεχονται άμεσα με την άσκηση θεμελιωδών δικαιωμάτων και απαιτούνται περαιτέρω ασφαλιστικές δικλείδες προστασίας των διοικουμένων.

Πάντως, σε μικρότερου βεληνεκούς ΝΠΔΔ ο νομοθέτης εΐθισται να επαΐει το μεγαλύτερο μέρος της οργάνωσης, διάρθρωσης και διοΐκησης αυτού στην κανονιστικώς δρώσα Διοΐκηση (και, ιδΐως, στους εποπτεΐοντες Υπουργούς). Σε μΐα τέτοια περιΐπτωση, το ΔΣ (ή το προσωρινό ΔΣ) του φορέα εισηγΐεται στους Υπουργούς την ΐκδοση κοινής υπουργικΐς αποφάσεως, με την οποΐα εγκρΐνεται ο κανονισμός λειτουργΐας, με τον οποΐο καθορΐζονται ιδΐως: οι σκοποΐ του οργανισμού, η ΐδρα αυτού, η σύνθεση και ο τρΐπος συγκρότησης του διοικητικΐ συμβουλΐου, η διάρκεια της θητεΐας των μελών του και ο τρΐπος λειτουργΐας του, οι αρμοδιότητες του διοικητικΐ συμβουλΐου και των λοιπών οργάνων διοΐκησης, η οργάνωση και η διάρθρωση των υπηρεσιών του, οι αρμοδιότητες, τα καθΐκοντα, η υπηρεσιακΐ κατάσταση και ο πειθαρχικΐ ΐλεγχος του προσωπικΐ και τα ΐεματα οικονομικΐς διαχΐρισης, προΐπολογισμού και περιουσίας. Με την ΐδια απόφαση μπορούν να ορΐζονται και ΐεματα του προσωπικΐ του ΝΠΔΔ. Ανάλογα, συνεπΐως με το ΐυρος του αντικειμΐνου του ΝΠΔΔ οι σχετικΐ νομοθετικΐ ρυθμΐσεις μπορεί να ΐναι εκτενΐς και περιγραφικΐς ή και εξαιρετικΐ σύντομες ΐως ελλειπτικΐ αφήνοντας στην κανονιστικώς δρώσα Διοΐκηση την ευχΐρεια να αυτορυθμισΐ.

Διοΐκηση των ΔΝΠΙΔ ιδρυματικΐ χαρακΐρα με παραγωγικΐς δραστηριότητες

Τα ΐργανα διοΐκησης των εν λόγω ΔΝΠΙΔ ΐναι συνΐθως το Διοικητικΐ τους Συμβούλιο και ο Πρόεδρος από κοινού με τους Αντιπρόεδρους του Διοικητικΐ αυτού Συμβουλΐου. Ο νόμος ορΐζει τα απαραίτητα προσόντα του Προέδρου και των Αντιπροέδρων, τα οποΐα θα πρΐπει να σχετΐζονται με το αντικειμΐνο του ΔΝΠΙΔ, ενώ ορΐζεται και ΐτι ο Πρόεδρος θα πρΐπει να ΐναι υποχρεωτικΐ πλήρους και αποκλειστικΐς απασχΐλησης. Συνΐθως, τόσο ο Πρόεδρος, ΐσο και οι Αντιπρόεδροι ορΐζονται με απόφαση του οικΐου Υπουργού (εν

προκειμένω θα ήταν μάλλον απαραίτητη μία κοινή απόφαση του ΥΠΕΝ και του ΥΜΕ). Ο νόμος ορίζει τα μέλη του ΔΣ, στα οποία επιλέγεται συνήθως παρόμοια διάρθρωση με εκείνη των ΔΕΚΟ (δηλαδή όχι περισσότερα από επτά -7- μέλη, με το ένα μέλος να προέρχεται από τον σύλλογο των εργαζομένων του ΔΝΠΙΔ). Συνήθως, ο νομοθέτης απαιτεί τα πρόσωπα αυτά να έχουν τίτλους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΑΕΙ ή αντίστοιχο τίτλο πανεπιστημίου του εξωτερικού), καθώς και σχετικούς διδακτορικούς ή μεταπτυχιακούς τίτλους (κάποιες φορές είναι προαπαιτούμενο και άλλες φορές αποτελεί συνεκτιμώμενο προσόν) και εκτενή (για παράδειγμα 10ετή) εργασιακή εμπειρία στον τομέα, καθώς και καλή γνώση τουλάχιστον της αγγλικής γλώσσας. Σύνηθες είναι ακόμα το να διορίζονται ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανώτατα στελέχη των εποπτευόμενων Υπουργείων. Τα μέλη αυτά αμείβονται μόνο για τις συμμετοχές τους στο Διοικητικό Συμβούλιο, δεδομένου ότι δεν αποσπώνται και συνεχίζουν να αποτελούν υπαλλήλους της εποπτεύουσας αρχής.

Εν συνεχεία καθορίζονται τα ειδικά καθήκοντα του Προέδρου, τα οποία θα μπορούσαν – επί παραδείγματι - να είναι τα ακόλουθα: α) να συγκαλεί το ΔΣ, να προεδρεύει των συνεδριάσεων αυτού και να μεριμνά για την εφαρμογή των αποφάσεων του, β) να προϊστάται διοικητικά όλων των υπηρεσιών του ΔΝΠΙΔ και να μεριμνά για την οργάνωση, τον συντονισμό και την καθοδήγηση του εκτελούμενου έργου, γ) να υπογράφει τις συμβάσεις εργασίας ή έργου όσων προσλαμβάνονται με αποφάσεις του ΔΣ, δ) να κατανέμει το πάσης φύσεως προσωπικό του ΔΝΠΙΔ, ύστερα από απόφαση του ΔΣ, ε) να υπογράφει τις συμβάσεις για την εκτέλεση από το ΔΝΠΙΔ ερευνητικών ή άλλων έργων, σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις του ΔΣ, στ) να εκπροσωπεί το ΔΝΠΙΔ δικαστικώς και εξωδίκως ενώπιον κάθε αρχής και ιδιωτών, ζ) να εγκρίνει τις πάσης φύσεως δαπάνες, ύστερα από απόφαση του ΔΣ, η) να αποφασίζει για τις πάσης φύσεως υπηρεσιακές μεταβολές του προσωπικού του ΔΝΠΙΔ και εγκρίνει τις μετακινήσεις του για εκτέλεση υπηρεσίας στο εσωτερικό και εξωτερικό, ύστερα από απόφαση του ΔΣ, θ) να ασκεί πειθαρχικό έλεγχο ως πειθαρχικός προϊστάμενος όλου του προσωπικού του ΔΝΠΙΔ, εφόσον το είδος του παραπτώματος δεν αποτελεί αρμοδιότητα άλλου οργάνου.

Το δε ΔΣ έχει τις εξής αρμοδιότητες: α) διαμορφώνει την επιστημονική στρατηγική του ΔΝΠΙΔ, β) αποφασίζει για κάθε θέμα που αφορά στη διοίκηση και την οργάνωση του φορέα και ειδικότερα, τη διαχείριση των ανθρώπινων και υλικών πόρων, την πραγματοποίηση και τον έλεγχο των εκάστοτε δαπανών, την ορθολογική λειτουργία και γενικότερα τη λήψη οιοδήποτε μέτρου που αποσκοπεί στην εκπλήρωση των σκοπών του ΔΝΠΙΔ, γ) προβαίνει στη συγκρότηση επιστημονικών επιτροπών, δ) καταρτίζει και υποβάλλει προς έγκριση στον εποπτευόμενα Υπουργό τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του, ε) καταρτίζει τον προϋπολογισμό και τον απολογισμό του ΔΝΠΙΔ, τους υποβάλλει προς έγκριση στον εποπτευόμενα Υπουργό και κατανέμει τις πιστώσεις του ΔΝΠΙΔ.

Η διοικητική διάρθρωση του ΔΝΠΙΔ προβλέπεται γενικά στον ειδικό συστατικό νόμο αυτού. Το ΔΝΠΙΔ διαρθρώνεται σε οργανικές μονάδες και περιλαμβάνει συνήθως: Γενικές Διευθύνσεις, Διευθύνσεις και Τμήματα (αυτοτελή ή και μη αυτοτελή), τα οποία υπάγονται στις Διευθύνσεις, ενώ περιλαμβάνουν και ξεχωριστή νομική υπηρεσία. Ο νομοθέτης είναι εκείνος που κρίνει τον αριθμό και τις αρμοδιότητες των διευθύνσεων και των τμημάτων, καθώς και το προσωπικό που απαιτείται για την επαρκή στελέχυσή τους. Οι Γενικοί Διευθυντές είναι και οι πλέον υψηλόβαθμοι διοικητικοί υπάλληλοι του ΔΝΠΙΔ και

προϊστανται όλων των υπηρεσιών της Γενικής Διεύθυνσής τους. Για τον λόγο αυτόν, ο συστατικός νόμος θα πρέπει να προβλέπει ειδικά τα προσόντα που απαιτούνται για την κάλυψη των εν λόγω θέσεων, τα οποία προσόντα θα πρέπει να είναι σχετικά με τις αρμοδιότητες του ΔΝΠΙΔ. Περαιτέρω, για τις εν λόγω θέσεις προβλέπεται συγκεκριμένη θητεία (συνήθως τριετής), αλλά και το γεγονός ότι τα άτομα που καλύπτουν τις θέσεις αυτές είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Το λοιπό προσωπικό του ΔΝΠΙΔ δύναται να αποτελείται από υπαλλήλους με σχέση ιδιωτικού ή και δημοσίου δικαίου, αλλά και με υπαλλήλους με σύμβαση έμμισθης εντολής. Θα πρέπει, όμως, το εν λόγω προσωπικό να είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Ο αναλυτικός οργανισμός και εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας του ΔΝΠΙΔ καταρτίζεται ύστερα από κοινή υπουργική απόφαση των αρμοδίων Υπουργών (εν προκειμένω του ΥΠΕΝ, του ΥΜΕ και του Υπουργείου Οικονομικών) και συνιστώνται οι οργανικές θέσεις και ρυθμίζονται η διοίκηση, η οργάνωση, η διαχείριση και η λειτουργία του, τα θέματα που αφορούν στο προσωπικό του, στις λειτουργικές σχέσεις του ΔΝΠΙΔ με τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς και οργανισμούς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Διοίκηση των Δημοσίων Επιχειρήσεων και ΔΝΠΙΔ, στα οποία το Δημόσιο ασκεί αποφασιστική επιρροή

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, οι δημόσιες επιχειρήσεις οργανώνονται, λειτουργούν και διοικούνται σύμφωνα με τον Ν. 3429/2005, τις διατάξεις που διέπουν τις ανώνυμες εταιρείες και τυχόν ειδικές διατάξεις που αφορούν σε καθεμία από αυτές, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του προαναφερθέντος νόμου.

Οι δημόσιες επιχειρήσεις διοικούνται από διοικητικό συμβούλιο, τα μέλη του οποίου ορίζονται και παύονται αζημίως με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του εποπτεύοντος τη δημόσια επιχείρηση υπουργού. Το διοικητικό συμβούλιο διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της δημόσιας επιχείρησης, ενώ ασκεί τα καθοριζόμενα στην οικεία νομοθεσία καθήκοντα. Ο αριθμός των μελών του δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα επτά (7), ενώ προβλέπεται και υποχρεωτική συμμετοχή στο ΔΣ, ενός εκπροσώπου των εργαζομένων της επιχείρησης. Η σύνθεση του ΔΣ θα πρέπει να κοινοποιείται στην Ειδική Γραμματεία Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών («ΕΓΔΕΚΟ»). Το διοικητικό συμβούλιο της κάθε δημόσιας επιχείρησης αποτελείται από εκτελεστικά, μη εκτελεστικά μέλη και ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη. Οι διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 και 4 παρ. 1 και 2 του ν. 3016/2002 (ΦΕΚ 110 Α') εφαρμόζονται αναλογικά.

Κάθε δημόσια επιχείρηση υποχρεούται να καταρτίσει κανονισμό λειτουργίας του διοικητικού της συμβουλίου, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του διοικητικού της συμβουλίου εντός εννέα μηνών από την ημερομηνία θέσης του ν. 3429/2005 σε ισχύ. Ο κανονισμός λειτουργίας του διοικητικού συμβουλίου περιλαμβάνει υποχρεωτικά: α) τον προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων των εκτελεστικών, μη εκτελεστικών και ανεξάρτητων μελών του διοικητικού συμβουλίου και β) τον προσδιορισμό των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου και του διευθύνοντος συμβούλου. Η σχετική νομοθεσία ορίζει ότι ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της δημόσιας επιχείρησης δεν

μπορεί να έχει εκτελεστικές αρμοδιότητες. Ο διευθύνων σύμβουλος πρέπει να είναι τουλάχιστον πτυχιούχος Πανεπιστημιακού Ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής και να έχει τουλάχιστον πενταετή εμπειρία σε θέση σημαντικής ευθύνης και απαιτήσεων στο δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Ο διευθύνων σύμβουλος δύναται να ασκεί παράλληλα και καθήκοντα Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου, χωρίς καμία πρόσθετη αμοιβή.

Κάθε δημόσια επιχείρηση οφείλει να τηρεί τα διεθνή λογιστικά πρότυπα και να καταρτίζει εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας για τον οποίο αποφασίζει το διοικητικό της συμβούλιο προσδιορίζοντας τις ισχύουσες αρχές και κανόνες εταιρικής διακυβέρνησης, ώστε να αποφεύγεται η υπερβολική συγκέντρωση εξουσίας σε λίγα πρόσωπα και να προάγεται ο επαγγελματισμός και η αποτελεσματικότητα στη διοίκησή τους. Ο κανονισμός λειτουργίας περιλαμβάνει υποχρεωτικά: α) τη διάρθρωση των υπηρεσιών της δημόσιας επιχείρησης, τα αντικείμενά τους, καθώς και τη σχέση των υπηρεσιών μεταξύ τους και με τη διοίκηση. Μεταξύ των υπηρεσιών πρέπει υποχρεωτικά να προβλέπεται υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου, β) τις διαδικασίες αξιολόγησης της απόδοσης των διευθυντικών στελεχών, γ) τον Κανονισμό Προσωπικού, ο οποίος καταρτίζεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η ως άνω υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου έχει, κατά τον Ν. 3429/2005 τις ακόλουθες αρμοδιότητες: α) παρακολουθεί την εφαρμογή του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας και του καταστατικού των προαναφερόμενων φορέων, καθώς και της εν γένει νομοθεσίας που τους αφορά, β) παρακολουθεί και αναφέρει στο διοικητικό συμβούλιο ή στο όργανο διοίκησης, καθώς και στη γενική συνέλευση των μετόχων ή στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και την Γ.Δ.Ο.Υ. του εποπτεύοντος Υπουργείου, περιπτώσεις σύγκρουσης των ιδιωτικών συμφερόντων των μελών του διοικητικού συμβουλίου ή του οργάνου διοίκησης με τα συμφέροντα της επιχείρησης και οργανισμού ή του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου ή παράβασης των διατάξεων του νόμου αυτού από μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή του οργάνου διοίκησης, συμπεριλαμβανομένου του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου, του διοικητή ή του γενικού διευθυντή, γ) ενημερώνει εγγράφως μία φορά τουλάχιστον κάθε τρίμηνο το διοικητικό συμβούλιο ή το όργανο διοίκησης, καθώς και τη γενική συνέλευση των μετόχων ή την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και την Γ.Δ.Ο.Υ. του εποπτεύοντος Υπουργείου, για τους ελέγχους που διενεργεί, δ) είναι υπεύθυνη για την παροχή και την ακρίβεια οποιασδήποτε πληροφορίας ζητηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και του εποπτεύοντος Υπουργείου και διευκολύνει με κάθε πρόσφορο μέσο το έργο παρακολούθησης, ελέγχου και εποπτείας που αυτές ασκούν. Περίληψη του κανονισμού λειτουργίας δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Στο πνεύμα των αρχών της εταιρικής διακυβέρνησης, που ισχύουν και για τις δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς, η Κυβέρνηση δεν θα πρέπει να αναμειγνύεται στην τρέχουσα διοίκηση και διαχείρισή τους, αλλά να τους παρέχει σχετική ευχέρεια δράσης για την επίτευξη των σκοπών τους.

Για τις εν λόγω επιχειρήσεις έχει συσταθεί Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών («ΔΕΔΕΚΟ») (άρ. 10 Ν. 3429/2005), στην οποία υποβάλλεται διαμέσω του εποπτεύοντος υπουργού, το στρατηγικό σχέδιο που πρέπει να καταρτίζει κάθε δημόσια επιχείρηση, ενώ με απόφασή της ελέγχεται, μεταξύ άλλων, η από μέρους κάθε δημόσιας επιχείρησης εφαρμογή της οικονομικής πολιτικής και διαμορφώνεται η πολιτική

προσλήψεων κάθε δημόσιας επιχείρησης. Το στρατηγικό σχέδιο κάθε δημόσιας επιχείρησης πρέπει να είναι συμβατό με το αντίστοιχο τομεακό σχέδιο του Υπουργείου που την εποπτεύει και περιλαμβάνει ιδίως: α) την περιγραφή των στόχων που επιδιώκονται από το διοικητικό συμβούλιο, β) την επιλογή των αναγκαίων μέσων για την επίτευξη των στόχων σύμφωνα με τις επιλογές της διοίκησης, γ) τον προσδιορισμό του συνολικού κόστους και του τρόπου χρηματοδότησης των επί μέρους δράσεων, δ) τη διασύνδεση του στρατηγικού σχεδίου με το αντίστοιχο τομεακό σχέδιο του εποπτεύοντος Υπουργείου ή τα στρατηγικά σχέδια άλλων δημοσίων επιχειρήσεων. Περαιτέρω, κάθε δημόσια επιχείρηση Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον ο προϋπολογισμός της υπερβαίνει το όριο που τίθεται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 147 του ν. 4270/2014 (Κώδικας Δημοσίου Λογιστικού), καταρτίζει και υποβάλλει στη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του εποπτεύοντος υπουργείου τετραετές επιχειρησιακό σχέδιο. Τα επιχειρησιακά σχέδια εγκρίνονται με απόφαση του εποπτεύοντος Υπουργού, κατόπιν σχετικής εισήγησης της οικείας Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών και κοινοποιούνται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Ο κρατικός έλεγχος και η οικονομική εποπτεία των δημοσίων επιχειρήσεων που αφορά στον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 7 του Ν. 3429/2005, ασκείται από τον Υπουργό Οικονομικών, μέσω του Τμήματος ΔΕΚΟ και Λοιπών Φορέων της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού Γενικής Κυβέρνησης και του Γ Τμήματος της Διεύθυνσης Κίνησης Κεφαλαίων, Εγγυήσεων, Δανείων και Αξιών του Γ.Λ.Κ., κατά λόγο αρμοδιότητας. Η ΔΕΔΕΚΟ είναι εκείνη που με απόφασή της καθορίζει την αποζημίωση του διοικητικού συμβουλίου της κάθε δημόσιας επιχείρησης (εξαιρούνται τυχόν προβλεπόμενα μη αμειβόμενα μέλη). Περαιτέρω, στις δημόσιες επιχειρήσεις απασχολείται τουλάχιστον ένας εσωτερικός ελεγκτής, που ορίζεται από τη γενική συνέλευση των μετόχων. Ο Ν. 3429/2005 απαιτεί οι εσωτερικοί ελεγκτές να είναι ανεξάρτητοι, να μην υπάγονται ιεραρχικά σε καμία υπηρεσιακή μονάδα των φορέων που ελέγχουν, να παρέχουν υπηρεσίες με σύμβαση παροχής ανεξαρτήτων υπηρεσιών και να μην αποκτούν ιδιότητα υπαλλήλου ή σχέση εξαρτημένης εργασίας.

Επιπλέον, κάθε δημόσια επιχείρηση θα πρέπει να διαθέτει επιτροπή ελέγχου, η οποία αποτελείται από τρία τουλάχιστον μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της, ένα από τα οποία πρέπει να είναι ανεξάρτητο, εφαρμοζόμενων αναλόγως για το μέλος αυτό των διατάξεων του άρθρου 4 του ν. 3016/2002 (Α' 110) και να έχει αποδεδειγμένα επαρκή γνώση σε θέματα λογιστικής και ελεγκτικής. Τα μέλη της επιτροπής ελέγχου ορίζονται και παύονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων της επιχείρησης.

Με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, ύστερα από εισήγηση της Ειδικής Γραμματείας Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, που διαπιστώνει ότι κάποια δημόσια επιχείρηση παραβιάζει τις διατάξεις του νόμου αυτού και ανάλογα με την παράβαση, μπορεί: α) να δεσμευθούν έσοδα των δημοσίων επιχειρήσεων από τον Τακτικό Προϋπολογισμό ή το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων σε ποσοστό μέχρι 50% του ετήσιου προβλεπόμενου ποσού, β) να μην χορηγηθεί πλέον ουδεμία εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου για τα συναπτόμενα δάνεια, γ) να παυθούν από τα καθήκοντά τους ο πρόεδρος, ο διευθύνων σύμβουλος και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 4, ανάλογα με την ευθύνη

τους. Οι κυρώσεις αυτές δεν αναιρούν ούτε αναστέλλουν διαδικασίες επιβολής ποινικών, αστικών ή διοικητικών μέτρων που επιβάλλονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Δημοσιονομική Διαχείριση των δημοσίων νομικών προσώπων

Ως προς τη χρηματοδότησή τους, επισημαίνεται ότι τα δημόσια νομικά πρόσωπα διέπονται από δημοσιονομική ή οικονομική αυτοτέλεια. Αυτό συνεπάγεται ότι έχουν δική τους περιουσία, την οποία διαχειρίζονται ελεύθερα, καταρτίζοντας δικό τους προϋπολογισμό και εφαρμόζοντας λογιστικές μεθόδους του ιδιωτικού τομέα. Η δε περιουσία τους αυτή αξιοποιείται αποκλειστικά και μόνο για την εξυπηρέτηση του ειδικού δημοσίου σκοπού, ο οποίος τους έχει ανατεθεί.

Η έγκριση του προϋπολογισμού και απολογισμού των δημοσίων νομικών προσώπων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του ανωτάτου ορίου δαπανών και του διαχειριστικού ελέγχου, υπόκειται στην εποπτεία του οικείου Υπουργείου και λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Λογιστικού (ν. 4270/2014), όπως εκάστοτε ισχύει. Με απόφαση του οικείου Υπουργού καθορίζονται ο τρόπος και τα όργανα διενέργειας του ανωτέρω διαχειριστικού ελέγχου και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα. Ο οικονομικός και ο διαχειριστικός έλεγχος του δημοσίου νομικού προσώπου μπορεί να διενεργείται από τη Γενική Διεύθυνση Δημοσιονομικών Ελέγχων του Υπουργείου Οικονομικών (η οποία συστήθηκε με τις διατάξεις του ν. 3492/2006) και ύστερα από σχετική κοινή απόφαση των εμπλεκομένων Υπουργείων (εν προκειμένω του ΥΠΕΝ, του ΥΜΕ και του Υπουργείου Οικονομικών), με την οποία αποφασίζεται η ένταξή του στους φορείς του άρθρου 3 του Ν. 3492/2006.

Ο έλεγχος μπορεί ακόμα να είναι λογιστικός (έλεγχος ορθής διαχείρισης) και οικονομικός (επίτευξη του αποτελέσματος με το χαμηλότερο δυνατό κόστος). Ο έλεγχος μπορεί να ασκείται και από όργανα με γενική αρμοδιότητα όπως π.χ. το Ελεγκτικό Συνέδριο και μπορεί να είναι προληπτικός (π.χ. έγκριση) ή κατασταλτικός (π.χ. έλεγχος οικονομικής διαχείρισης). Είναι δεδομένο, πάντως, ότι ο προληπτικός έλεγχος συνεπάγεται μεγαλύτερους περιορισμούς. Ο τύπος του ελέγχου καθορίζεται κατ' αρχήν από τον συστατικό νόμο, ο οποίος μπορεί να παραπέμπει σε άλλη νομοθεσία π.χ. σε εκείνη του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Ως προς τις προμήθειές τους, επισημαίνεται ότι τα δημόσια νομικά πρόσωπα αποτελούν αναθέτουσες αρχές του άρ. 2 παρ. 1 του Ν. 4412/2016 και δύνανται να συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις έργων, υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών κατά τις διατάξεις του πρώτου βιβλίου του εν λόγω νόμου, δεδομένου ότι το εν λόγω άρθρο ορίζει μεταξύ άλλων ότι «1) α) ως «αναθέτουσες αρχές» νοούνται το κράτος, οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μιας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς δημοσίου δικαίου και οι αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια του άρθρου 223 και [...] 4) ως «οργανισμοί δημοσίου δικαίου» νοούνται οι οργανισμοί που έχουν όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: α) έχουν συσταθεί για τον συγκεκριμένο σκοπό της κάλυψης αναγκών γενικού συμφέροντος, που δεν έχουν βιομηχανικό ή εμπορικό χαρακτήρα, β) έχουν νομική προσωπικότητα και γ) χρηματοδοτούνται, κατά το μεγαλύτερο μέρος, από τις κρατικές αρχές, τις αρχές τοπικής

αυτοδιοίκησης ή άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή η διαχείριση των οποίων υπόκειται σε έλεγχο ασκούμενο από τους οργανισμούς αυτούς ή έχουν διοικητικό, διευθυντικό ή εποπτικό συμβούλιο, του οποίου περισσότερο από το ήμισυ των μελών διορίζεται από τις κρατικές αρχές, τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης ή από άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου». Ο ανωτέρω ορισμός φαίνεται πως καταλαμβάνει ακόμα και τις δημόσιες επιχειρήσεις με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Έσοδα των δημοσίων νομικών προσώπων

Ο τρόπος σχηματισμού της περιουσίας των δημοσίων νομικών προσώπων προκύπτει συνήθως από τη φύση των σκοπών τους (π.χ. επιβολή τελών στους πολίτες υπέρ δημοσίου νομικού προσώπου ειδικού σκοπού, προικοδότηση από το Δημόσιο κλπ.). Ανάλογα και με τη φύση των αρμοδιοτήτων τους καθορίζεται και το κατά πόσο θα ήταν αναγκαία για εκείνα η κρατική επιχορήγηση. Εν προκειμένω κρίνεται ότι ο ΕΟΗ θα βασιζόταν κατά πολύ μεγάλο ποσοστό στην κρατική επιχορήγηση, εκτός αν για ορισμένες ενέργειές της προβλέπονταν κάποια ανταλλάγματα π.χ. υπηρεσία μίας στάσης για τους παρόχους ηλεκτρικών υποδομών και ανεφοδιασμού υδρογόνου.

Οι πόροι των δημοσίων νομικών προσώπων, που δεν αναπτύσσουν επιχειρηματική δραστηριότητα, είναι συνήθως:

- α) η ετήσια επιχορήγηση από τον τακτικό προϋπολογισμό του οικείου Υπουργείου,
- β) οι δωρεές, οι κληρονομίες, τα κληροδοτήματα, οι εισφορές και επιχορηγήσεις από τρίτους και τα έσοδα από κάθε είδους δραστηριότητα ή οι πρόσοδοι από την κινητή και ακίνητη περιουσία του,
- γ) τα έσοδα από τη διαχείριση κονδυλίων ερευνητικών, αναπτυξιακών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων και προγραμμάτων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης που προέρχονται από τη χρηματοδότηση αντίστοιχων προγραμμάτων και αποσκοπούν στην προαγωγή του εξυπηρετούμενου δημοσίου σκοπού,
- δ) τα έσοδα από την υλοποίηση προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται ή συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή άλλους διεθνείς οργανισμούς,
- ε) τα έσοδα που προέρχονται από την παροχή υπηρεσιών προς δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς,
- στ) τα έσοδα από τυχόν εισφορές που επιβάλλονται υπέρ του δημοσίου νομικού προσώπου,
- ζ) (σε περίπτωση δημόσιας επιχείρησης) τα έσοδα από την οικονομική δραστηριότητα του δημοσίου νομικού προσώπου

Δαπάνες των δημοσίων νομικών προσώπων

Οι δαπάνες που απαιτούνται για τη σύσταση και τη λειτουργία του δημοσίου νομικού προσώπου θα εξαρτηθούν από το είδος, το μέγεθος αυτού και το εύρος των αρμοδιοτήτων του. Η νομοθεσία συνήθως δεν ορίζει επακριβώς τις αμοιβές του προσωπικού του

δημοσίου νομικού προσώπου, είθισται, όμως, να καθορίζει τις θέσεις που θα πρέπει να καλυφθούν και να παραπέμπει σε έκδοση ειδικής κανονιστικής πράξης ως προς το ακριβές ποσό της αμοιβής. Πάντως, οι αμοιβές των δημοσίων υπαλλήλων γενικά διέπονται από τον Ν. 4354/2015. Τυχόν απόκλιση από τις αμοιβές αυτές για τους δημοσίους υπαλλήλους θα δημιουργούσε έντονα ζητήματα άνισης μεταχείρισης και δεν θα ήταν συνταγματικά ανεκτή. Ως προς τους υπαλλήλους με σχέση ιδιωτικού δικαίου, οι αμοιβές καθορίζονται με μεγαλύτερη ευελιξία, με σεβασμό, όμως, προς την αρχή της ισότητας στην εργασία.

Σύμφωνα με τις προτάσεις του επόμενου κεφαλαίου, ο ΕΟΗ θα χρειαζόταν τουλάχιστον μία Γενική Διεύθυνση και δύο (2) Διευθύνσεις, εκ των οποίων η μία προΐσταται επί τριών (3) και η άλλη επί πέντε (5) Τμημάτων για τη στελέχωσή της.

Οι πληροφορίες για τις δαπάνες αντλούνται από την ειδική έκθεση του άρ. 75 παρ. 3 του Σ. που συντάσσει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, στο πλαίσιο της ειδικής νομοθεσίας για τη σύσταση του δημοσίου νομικού προσώπου. Παρατηρείται ότι τις περισσότερες φορές, ούτε το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους μπορεί να εκτιμήσει με σχετική ακρίβεια τις δαπάνες αυτές για δύο (2) κυρίως λόγους: α) διότι οι ειδικές αμοιβές, επιδόματα κλπ του προσωπικού προβλέπεται να καθοριστούν με μεταγενέστερη του νόμου κανονιστική πράξη και β) λόγω του ότι οι δαπάνες εξαρτώνται και από πραγματικά γεγονότα. Σε κάθε περίπτωση οι εν λόγω πληροφορίες αναζητήθηκαν σε βάθος δεκαετίας (ώστε να είναι κατά το δυνατόν επίκαιρες), χωρίς αυτό να συνεπάγεται ότι δεν χρήζουν περαιτέρω επικαιροποίησης.

Σε ό,τι αφορά πάντως στους μόνιμους και δόκιμους δημοσίους υπαλλήλους, καθώς και υπαλλήλους με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου και ορισμένου χρόνου των δημοσίων νομικών προσώπων, το καθεστώς και η μισθολογική αντιμετώπιση αυτών ρυθμίζονται αναλυτικά εντός του Κεφαλαίου Β' του Ν. 4354/2015 (ίδτετε σχετικά άρ. 7 του νόμου αυτού, το οποίο αναφέρει ότι το προσωπικό «[...] ε) των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.), στ) των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.) που ανήκουν στο κράτος, ή σε Ν.Π.Δ.Δ. ή σε Ο.Τ.Α.- κατά την έννοια της επίτευξης κρατικού ή δημόσιου ή αυτοδιοικητικού σκοπού, εποπτείας, διορισμού και ελέγχου της πλειοψηφίας της Διοίκησής τους- ή επιχορηγούνται τακτικά, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από κρατικούς πόρους κατά πενήντα τοις εκατό (50%) τουλάχιστον του ετήσιου προϋπολογισμού τους, [...], ζ) των Δημοσίων Επιχειρήσεων, Οργανισμών και Ανώνυμων Εταιρειών (Δ.Ε.Κ.Ο.), που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/ 2005 (Α' 314)», υπάγεται στις εν λόγω διατάξεις). Ως προς δε τον ακριβή αριθμό του απαιτούμενου προσωπικού, αυτός θα πρέπει να προσδιοριστεί αφότου αποκρυσταλλωθούν πλήρως οι αρμοδιότητες και οι σχετικές ανάγκες του δημοσίου νομικού προσώπου και η εσωτερική του οργάνωση. Επισημαίνεται ότι η στελέχωση των δημοσίων νομικών προσώπων τείνει να διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος τους. Τα ΝΠΔΔ και τα ΔΝΠΔ με ιδρυματικό χαρακτήρα που εξυπηρετούν αποκλειστικά (εν στενή εννοία) δημόσιους σκοπούς στελεχώνονται με επαρκή αριθμό δημοσίων υπαλλήλων. Αντίθετα, οι δημόσιες επιχειρήσεις στελεχώνονται κυρίως με προσωπικό που απασχολείται με σχέση ιδιωτικού δικαίου.

Οι εκθέσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους προβλέπουν συνήθως τις ακόλουθες δαπάνες για ένα δημόσιο νομικό πρόσωπο:

- i. Ετήσια δαπάνη για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του δημοσίου νομικού προσώπου (τα λειτουργικά έξοδα υπολογίζονται ανάλογα με το μέγεθος και τη φύση του δημοσίου νομικού προσώπου).
- ii. Καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης στους προϊσταμένους της Γενικής Διεύθυνσης, των Διευθύνσεων και των Τμημάτων. Το επίδομα είναι ανάλογο με τη θέση και ο σχετικός Ν. 4354/2015, στο άρ. 16 παρ. 1 αυτού προβλέπει ότι: «Στους προϊσταμένους οργανικών μονάδων καταβάλλεται, για όσο χρόνο ασκούν τα καθήκοντά τους, μηνιαίο επίδομα θέσης ευθύνης οριζόμενο, κατά βαθμίδα θέσης, ως εξής: [...] αδ) Προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων και Συντονιστές Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, χίλια (1.000) ευρώ. αε) Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Προϊστάμενοι των πολιτικών γραφείων των μελών της κυβέρνησης και των υφυπουργών, τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ. αστ) Προϊστάμενοι Υποδιευθύνσεων, τριακόσια πενήντα (350) ευρώ. αζ) Προϊστάμενοι Τμημάτων, διακόσια ενενήντα (290) ευρώ [...]».
- iii. Ετήσια δαπάνη για την καταβολή αμοιβής στον Πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου του δημοσίου νομικού προσώπου, το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση της σχετικής κανονιστικής πράξης (το ποσό συνήθως υπερβαίνει τις 50.000,00 ευρώ).
- iv. Ετήσια δαπάνη για την καταβολή αποζημίωσης στα λοιπά μέλη του διοικητικού συμβουλίου για τη συμμετοχή τους στις συνεδριάσεις αυτού (περίπου 5.000,00 € κατ' άτομο ετησίως).
- v. Ετήσια δαπάνη για την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) των μελών του διοικητικού συμβουλίου του δημοσίου νομικού προσώπου, του Διευθυντή και του Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού αυτού. Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός μετακινουμένων, συχνότητα μετακινήσεων κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών πράξεων.
- vi. Ενδεχόμενες ετήσιες δαπάνες για τυχόν κάλυψη νέων θέσεων (π.χ. νέα διευθυντική θέση (περίπου 40.000 ευρώ ανά άτομο), μετατάξεις σε θέσεις διοικητικού προσωπικού (περίπου 22.000 ευρώ ανά άτομο), κάλυψη θέσεων ειδικού επιστημονικού προσωπικού (33.000 ευρώ ανά άτομο) με νέες προσλήψεις κλπ.
- vii. Ενδεχόμενες δαπάνες για τυχόν: α) πρόσκληση ειδημόνων της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για την επιστημονική υποστήριξη των δραστηριοτήτων της αρχής και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση των εξόδων φιλοξενίας κ.λπ. αυτών, β) αντιμετώπιση πρόσθετων εξόδων για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων της αρχής στο πλαίσιο της αποστολής της. Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.
- viii. Εφάπαξ δαπάνη για την προμήθεια του απαραίτητου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για τη λειτουργία των οργανικών μονάδων του δημοσίου νομικού προσώπου.
- ix. Ενδεχόμενη δαπάνη για τη σύσταση προσωποπαγών οργανικών θέσεων προσωπικού.

Λύση και εξυγίανση των δημοσίων νομικών προσώπων

Τα δημόσια νομικά πρόσωπα μπορούν ελεύθερα να καταργηθούν από τον νομοθέτη με σχετική νεώτερη νομοθετική πρόβλεψη. Η ίδια πρόβλεψη ορίζει τι γίνεται με την περιουσία των εν λόγω δημοσίων νομικών προσώπων, η οποία είθισται να περιέρχεται στον φορέα, ο οποίος απορροφά τις αρμοδιότητες του δημοσίου νομικού προσώπου. Ο φορέας αυτός μπορεί να είναι το όργανο που παραχώρησε την αρμοδιότητα στο δημόσιο νομικό πρόσωπο (π.χ. Υπουργείο), αλλά μπορεί να είναι και ένα νέο δημόσιο νομικό πρόσωπο που συστήνεται και καταργεί το παλαιότερο.

Σύμφωνα με το αρ. 76 παρ. 2 ν. 4738/2020 (νέος Πτωχευτικός Κώδικας) δεν κηρύσσονται σε πτώχευση τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης και οι δημόσιοι οργανισμοί, καθώς και κάθε άλλο πρόσωπο τυχόν εξαιρείται με ρητή διάταξη νόμου. Συνεπώς, τα ΝΠΔΔ δεν διαθέτουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία πτωχευτική ικανότητα και δεν δύνανται να κηρυχθούν σε πτώχευση ή να τεθούν υπό εξυγίανση.

Σε ό,τι αφορά στο καθεστώς και για τα ΔΝΠΔ, τα οποία δεν έχουν περιαφεί τον τύπο της εταιρείας, αυτά φαίνεται πως επίσης δεν διαθέτουν πτωχευτική ικανότητα καθώς συνιστούν δημοσίους οργανισμούς, αλλά και δεδομένου ότι δεν είναι έμποροι και δεν επιδιώκουν οικονομικό σκοπό. Σημειώνεται ότι η νομολογία έχει κρίνει ότι «Η διαπίστωση της αναγκαιότητας ως προς την ίδρυση ή τη λύση και εκκαθάριση νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου που ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα αποτελεί αντικείμενο της εκτελεστικής λειτουργίας του Κράτους και των υποκειμένων φορέων δημόσιας εξουσίας (άρθρο 26 παρ. 2, 82 παρ. 1, 83 παρ. 1 και 101 επ. του Συντάγματος). Η αναγκαιότητα αυτή πρέπει να σταθμίζεται σύμφωνα με τις αρχές της ορθολογικής οργάνωσης και οικονομικότητας της δημόσιας διοίκησης. Η στάθμισή της, όμως, που γίνεται στο πλαίσιο μιας νόμιμης διοικητικής διαδικασίας και αποβλέπει στην εξυπηρέτηση δημόσιου σκοπού, αποτελεί πάντοτε κυβερνητική επιλογή και ευθύνη. Κατόπιν η στάθμιση αυτή, ως πολιτική βούληση για την οργάνωση της δημόσιας διοίκησης, εκτελείται με τις αντίστοιχες κανονιστικές διατάξεις. Η δικαστική λειτουργία του Κράτους έχει την υποχρέωση να μην εφαρμόζει νόμο, του οποίου το περιεχόμενο είναι αντίθετο προς το Σύνταγμα (άρθρο 93 παρ. 4 του Συντάγματος). Κατά τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις αυτές, όμως, τα δικαστήρια ουδόλως έχουν τη δικαιοδοσία να ελέγχουν την ορθότητα της κυβερνητικής πολιτικής (μεταξύ άλλων και) και ως προς τη λύση ΝΠΔΔ ανήκοντος στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Ένας τέτοιος έλεγχος μόνο οριακός θα μπορούσε να είναι, υπό την έννοια ότι η εφαρμογή των σχετικών πολιτικών επιλογών και των συναφών κανονιστικών διατάξεων πρέπει να είναι πρόσφορη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου δημόσιου σκοπού και να μην πλήττει δυσανάλογως σπουδαιότερα συμφέροντα των προσώπων, τα οποία αναπτύσσουν νομίμως τις δραστηριότητές τους, στον ίδιο χώρο και χρόνο, σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1 εδαφ. δ του Συντάγματος (ΑΠ 1339/2018)», καθιστώντας τοιούτοτρόπως σαφώς στενά τα όρια του ελέγχου των σχετικών επιλογών του νομοθέτη.

Σε ό,τι αφορά στις δημόσιες επιχειρήσεις, εφαρμοστέο τυγχάνει το άρ. 14α του Ν. 3429/2005 (περί ΔΕΚΟ), το οποίο αναφέρει κατά λέξη στην παράγραφο 1 αυτού: «1. Δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες σωρευτικά: α) αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα ή προβλήματα στη διάρθρωση της δομής των ιδίων κεφαλαίων τους ή

παρουσιάζουν έκδηλη αδυναμία πληρωμής των ληξιπρόθεσμων οφειλών τους ή έχουν ίδια κεφάλαια τα οποία με βάση τον τελευταίο δημοσιευμένο ισολογισμό έχουν απομειωθεί τόσο ώστε να συντρέχει νόμιμη περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 48 του κ.ν. 2190/1920, και β) έχουν λάβει στο παρελθόν κρατικές ενισχύσεις με αποτέλεσμα η περαιτέρω ενίσχυση τους από το Ελληνικό Δημόσιο να αντίκειται στις διατάξεις του Κοινοτικού Δικαίου, είναι δυνατόν να τεθούν υπό καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του Πτωχευτικού Κώδικα. Στην περίπτωση αυτή διορίζεται εκκαθαριστής. Εκκαθαριστής μπορεί να είναι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποδείξουν οι αιτούντες την εκκαθάριση, οι οποίοι συνυποβάλλουν στο αρμόδιο κατά την επόμενη παράγραφο δικαστήριο δήλωση του προτεινόμενου εκκαθαριστή ότι αποδέχεται την υπόδειξη του ως εκκαθαριστή». Σημειώνεται ότι και ο ίδιος ο νέος Πτωχευτικός Κώδικας στο άρ. 76 παρ. 2 αναφέρει ότι δεν κηρύσσονται σε πτώχευση και κάθε άλλα πρόσωπα που τυχόν εξαιρούνται με ρητή διάταξη νόμου. Μία τέτοια (διάταξη) συνιστά και το άρ. 14α του Ν.3429/2005, το οποίο προβλέπει ειδική διαδικασία εξυγίανσης για τις ΔΕΚΟ. Η δημόσια επιχείρηση μπορεί κατά το εν λόγω άρθρο να κηρυχθεί σε ειδική εκκαθάριση ύστερα από σχετική αίτηση είτε των πιστωτών που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων κατά της επιχείρησης είτε το Ελληνικό Δημόσιο και τα ΝΠΔΔ, ΟΤΑ κλπ., εφόσον εκπροσωπούν τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων κατά της επιχείρησης. Ο νόμος προβλέπει δικονομικές διατάξεις για τη σύντομη διεκπεραίωση της υπόθεσης (σύντομες προθεσμίες για δικάσιμο και παρεμβάσεις), η οποία εκδικάζεται κατά την εκουσία δικαιοδοσία ενώπιον του Εφετείου. Ο νόμος στην παρ. 4 του Ν. 3429/2005 ορίζει ρητά ότι «Η θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση δεν αποτελεί λόγο λύσεως της εταιρείας, δεν συνεπάγεται διακοπή της λειτουργίας της και δεν επιφέρει τη λύση των πάσης φύσεως συμβάσεων της ούτε αποτελεί λόγο λύσεως αυτών. Η θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση συνιστά πάντως σε κάθε περίπτωση, για τον εκκαθαριστή και μόνο, σπουδαίο λόγο για την καταγγελία οποιασδήποτε συμβάσεως της επιχείρησης». Έπειτα από τη θέση της επιχείρησης σε εκκαθάριση, εκείνη διοικείται από τον διαχειριστή. Ο νόμος προβλέπει τη δυνατότητα λήψης μέτρων από τα Υπουργεία, με σκοπό την ελαχιστοποίηση των τυχόν αρνητικών επιπτώσεων που μπορεί να συνεπάγεται για την κοινωνία (και ειδικά για τους εργαζομένους) η θέση της εταιρείας σε ειδική εκκαθάριση. Εν συνεχεία προβλέπεται η αναλυτική διαδικασία πώλησης ή εκμίσθωσης των στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης, αλλά και της ίδιας της επιχείρησης στο σύνολο αυτής, στο πλαίσιο δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού.

Σημειώνεται, πάντως, ότι ο νομοθέτης δεν κωλύεται να διαμορφώσει διαφορετικό πλαίσιο ειδικής εκκαθάρισης / εξυγίανσης για συγκεκριμένες δημόσιες επιχειρήσεις με ειδικό νόμο που θα υπερισχύει του ανωτέρω άρ. 14α Ν. 3429/2005.

Σύγκριση μεταξύ ΝΠΔΔ και ΔΝΠΙΔ για τους σκοπούς του ΕΟΗ

Όπως προαναφέρθηκε η βασική διάκριση μεταξύ ΝΠΔΔ και ΔΝΠΙΔ έγκειται στο δικαίο που διέπει εκάστη κατηγορία. Η κατηγορία των ΝΠΔΔ κρίνεται καταλληλότερη για την επιδίωξη καθαρά σκοπών δημοσίου δικαίου, ενώ η κατηγορία των ΔΝΠΙΔ κρίνεται καταλληλότερη για την επιδίωξη επίσης, δημοσίων σκοπών εκμεταλλεύμενα, όμως, τους κανόνες της

ιδιωτικής οικονομίας, κάτι που προσδίδει στο νομικό πρόσωπο περισσότερη ευελιξία. Τα ΝΠΔΔ ενδείκνυνται στην περίπτωση που ο ρόλος του δημοσίου νομικού προσώπου είναι και ρυθμιστικός, εκτός από συντονιστικός. Σύμφωνα με την ανάλυση του προηγούμενου κεφαλαίου φαίνεται ότι ο ΕΟΗ στοχεύει πρωταρχικά στην επίτευξη δημοσίων σκοπών ως προς την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη Χώρα, ενώ το κατά πόσο οι αρμοδιότητες αυτές θα έχουν ρυθμιστικό – κανονιστικό χαρακτήρα εναπόκειται στην τελική πολιτική βούληση. Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι η μορφή ενός ΝΠΔΔ ή ενός ΔΝΠΙΔ ιδρυματικού χαρακτήρα προσιδιάζει περισσότερο στους στόχους του ΕΟΗ, σε αντίθεση προς τις μορφές των ΔΝΠΙΔ που εξυπηρετούν οικονομικό σκοπό (δημόσιες εταιρείες και επιχειρήσεις), οι οποίες έχουν κατ' αρχήν κερδοσκοπικό χαρακτήρα.

Πράγματι, η μορφή του ΝΠΔΔ φαίνεται πως έχει επιλεγεί από ορισμένες χώρες για τη σύσταση ενιαίας αρχής για την ηλεκτροκίνηση. Τούτο δείχνει απολύτως λογικό, δεδομένου ότι η μορφή αυτή παρέχει εγγύα σχετικής ανεξαρτησίας από τα Υπουργεία, χωρίς, όμως, να απομακρύνεται πολύ από εκείνα, αφού συνδέεται με σχέση εποπτείας, επιτυγχάνοντας, τόσο το στόχο της προσήλωσης σε έναν συγκεκριμένο σκοπό, αλλά και της εξυπηρέτησης και υποβοήθησης της εκάστοτε κυβερνητικής βούλησης. Η επιλογή αυτήν φαντάζει πρόσφορη και σε σχέση με το εύρος του αντικείμενου του ΕΟΗ καθότι το αντικείμενο αυτό φαντάζει ιδιαίτερος ευρύ, ώστε να αποδοθεί σε μία υπηρεσία ενός Υπουργείου ή μία διυπουργική επιτροπή, αλλά και σχετικά στενό, ώστε να αποδοθεί σε μία ανεξάρτητη αρχή, η οποία συνήθως αναλαμβάνει τη ρύθμιση της άσκησης ενός δικαιώματος και τη λειτουργία μίας αγοράς. Αντιθέτως, η επιλογή της σύστασης του ΕΟΗ ως ΝΠΔΔ θα μπορούσε να καλύψει επαρκώς το εν λόγω εύρος, φυσικά με την κατάλληλη στελέχωση και χρηματοδότηση. Άλλωστε, τα ΝΠΔΔ και, γενικότερα, η καθ' ύλην αυτοδιοίκηση, αποσκοπούν ακριβώς στο να καλύψουν «ειδικές» ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Περαιτέρω, η επιλογή του ΝΠΔΔ καθιστά ευκολότερη την παραχώρηση αρμοδιοτήτων καθαρά διοικητικού και ρυθμιστικού περιεχομένου, όπως η έκδοση εκτελεστών διοικητικών πράξεων.

Παρόλα αυτά, όπως σημειώθηκε ανωτέρω, υφίστανται ΔΝΠΙΔ, τα οποία συνέχονται με δημόσιο σκοπό κατά τρόπο παρόμοιο με τα ΝΠΔΔ, συνδυάζοντας, τόσο την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, όσο και την ευελιξία του ιδιωτικού δικαίου. Αυτά είναι τα ΔΝΠΙΔ ιδρυματικού χαρακτήρα. Αξιοσημείωτη είναι η περίπτωση του ΕΟΔΥ, ο οποίος συστάθηκε αρχικά ως ΝΠΔΔ και, εν συνεχεία, μετατράπηκε σε ΔΝΠΙΔ. Η αιτιολογική έκθεση του Ν. 4633/2019 αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «Διά των άρθρων 48 και 49 καθορίσθηκε η σύστασή του Εθνικού Οργανισμού Δημόσιας Υγείας (Ε.Ο.Δ.Υ.) ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός του και, τέλος, τα μέσα επίτευξης του σκοπού του. Ωστόσο, παρατηρήθηκαν προβλήματα με την εφαρμογή του νόμου σε συνδυασμό με τον κατεπείγοντα χαρακτήρα των δράσεων του ΕΟΔΥ, τα οποία είχαν σχέση με την αλλαγή της νομικής του προσωπικότητας, πχ. καθυστέρηση διαδικασιών πρόσληψης προσωπικού για την αντιμετώπιση του μεταναστευτικού – προσφυγικού». Κοινώς, ακόμα και στην περίπτωση που ο σκοπός του νομικού προσώπου είναι καθαρά δημόσιος, η ιδιωτικού δικαίου μορφή είναι δυνατόν να αποτελέσει καταλληλότερη επιλογή για την ταχύτερη λήψη αποφάσεων και επιτέλεση του σκοπού

αυτού. Συνεπώς, η επιλογή αυτή του ΔΝΠΙΔ ενδέχεται να αποδειχθεί αποτελεσματικότερη στην πράξη, χωρίς να τίθενται σε αμφισβήτηση οι δημόσιοι σκοποί που εξυπηρετούνται.

Η επιλογή του νομοθέτη μεταξύ ΝΠΔΔ και ΔΠΙΔ ιδρυματικού χαρακτήρα θα εξαρτηθεί και από το εύρος των διοικητικών αρμοδιοτήτων με τις οποίες θα εξοπλιστεί ο ΕΟΗ. Στην περίπτωση, λοιπόν, κατά την οποία επιλεγεί ο ΕΟΗ να έχει κυρίως επικουρικές και συντονιστικές αρμοδιότητες (όπως για παράδειγμα η παρακολούθηση της αγοράς, η διοργάνωση εκδηλώσεων, η υποβολή αναφορών στα Υπουργεία, η απλή διαχείριση – χωρίς αποφασιστικές αρμοδιότητες – των κρατικών επιχορηγήσεων σε ιδιώτες και η συλλογή εγγράφων κλπ), η νομική μορφή του ΔΝΠΙΔ θα παρίστατο ενδεχομένως πιο πρόσφορη ένεκα της ευελιξίας που θα διέθετε κατά την άσκηση των ως άνω αρμοδιοτήτων. Θα ήταν, όμως, μάλλον ακατάλληλη στην περίπτωση που στις αρμοδιότητες συγκαταλεγόταν η έκδοση εκτελεστών διοικητικών πράξεων, καθότι τούτο θα προσέδιδε εμφανώς διφυή χαρακτήρα στο δημόσιο νομικό πρόσωπο προκαλώντας σύγχυση στους διοικουμένους (π.χ. ως προς τη δυνατότητα προσβολής της πράξης ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων), ενώ θα μπορούσε να συνεπάγεται και δυσκολίες στην επιβολή της πράξης, αφού θα υπήρχε σύγχυση ως προς τον εκτελεστό ή μη χαρακτήρα αυτής.

Καταληκτικά, επισημαίνεται ότι ο τρόπος άσκησης των αρμοδιοτήτων του ΕΟΗ είναι πολύ σημαντικός για την επιλογή της νομικής μορφής αυτού. Ειδικότερα, ο νομοθέτης δύναται να προσδώσει δημόσια εξουσία και αποφασιστική αρμοδιότητα στον ΕΟΗ για συγκεκριμένους τομείς ή να τον περιορίσει σε ρόλο (ισχυρό μεν αλλά) επικουρικό, αποδίδοντας την τελική αποφασιστική αρμοδιότητα στο εποπτεύον διοικητικό όργανο. Στην πρώτη περίπτωση προσιδιάζουσα θα ήταν η επιλογή ενός ΝΠΔΔ, ενώ στη δεύτερη ενός ΔΝΠΙΔ. Για παράδειγμα, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να έχει αρμοδιότητες ως προς την χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων. Εάν στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του αυτής είχε αποφασιστικές αρμοδιότητες (π.χ. απόφαση έγκρισης των ενταχθέντων στα προγράμματα) τότε κρίνεται καταλληλότερη η επιλογή του ΝΠΔΔ. Αν, όμως, αρκούταν σε ρόλο διαχειριστικό και διεκπεραιωτικό (π.χ. συλλογή φακέλων, επικοινωνία με αιτούντες, αξιολόγηση του υλικού κλπ.), ο ρόλος αυτός θα μπορούσε να επιτελεστεί καλύτερα και αποτελεσματικότερα από ένα ΔΝΠΙΔ.

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει στην περίπτωση των γνωμοδοτικών αρμοδιοτήτων του ΕΟΗ. Οι τελευταίες μπορεί να συνίστανται σε τρία (3) είδη γνώμων, την απλή γνώμη, τη σύμφωνη γνώμη και την πρόταση. Η πρώτη περίπτωση συνιστά πράξη, η οποία δεν έχει εκτελεστό χαρακτήρα και ενσωματώνεται στην πράξη του αποφασίζοντος οργάνου αποτελώντας την αιτιολογία της απόφασής του. Το αποφασίζον όργανο μπορεί να αποφασίσει διαφορετικά, πρέπει παρόλα αυτά να αιτιολογήσει την απόφασή του αυτή. Η σύμφωνη γνώμη είναι πιο δεσμευτική υπό την έννοια ότι το αποφασίζον όργανο υποχρεούται είτε να εκδώσει πράξη με το ίδιο περιεχόμενο είτε να μην εκδώσει πράξη. Μάλιστα, η αρνητική σύμφωνη γνώμη αποτελεί κατά τη νομολογία εκτελεστή διοικητική πράξη που προσβάλλεται αυτοτελώς ενώπιον των δικαστηρίων. Παρόμοια με τη σύμφωνη γνώμη είναι η πρόταση, με τη διαφορά να έγκειται στο ότι στην πρόταση, την πρωτοβουλία έχει το γνωμοδοτικό όργανο. Οι γνωμοδοτικές αρμοδιότητες συνιστούν διοικητικού δικαίου – ρυθμιστικές αρμοδιότητες, οι οποίες προσιδιάζουν περισσότερο σε ΝΠΔΔ παρά σε ΔΝΠΙΔ. Τούτο ισχύει ιδίως για τις σύμφωνες γνώμες και τις προτάσεις, οι οποίες μπορούν

να αποτελέσουν και εκτελεστές διοικητικές πράξεις, οι οποίες προσβάλλονται ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων. Αντίθετα, η απλή γνωμοδότηση, αν και αποτελεί και αυτή ρυθμιστική αρμοδιότητα, αφήνει περισσότερα περιθώρια δράσης στο αποφασίζον όργανο. Άρα, η αρμοδιότητα αυτή θα μπορούσε δυνητικά να ασκηθεί και από ΔΝΠΙΔ.

Επιλογές για τη νομική μορφή του ΕΟΗ

Από την ανωτέρω ανάλυση προκύπτουν τόσο οι ομοιότητες, όσο και οι διαφορές μεταξύ των διαφόρων επιλογών του νομοθέτη ως προς τη σύσταση του ΕΟΗ. Είναι σαφές ότι βασικό κριτήριο για την επιλογή της τελικής νομικής μορφής του ΕΟΗ αποτελούν το μέγεθός του, το εύρος των αρμοδιοτήτων του, η κατανομή των τελευταίων σε κανονιστικές και συντονιστικές και η ευελιξία του.

Η μορφή της ανεξάρτητης αρχής προσδίδει ανεξαρτησία και πρωτοβουλία στο νομικό πρόσωπο, το οποίο επικεντρώνεται κυρίως σε θέματα ρύθμισης μίας αγοράς, την οποία η Δημόσια Διοίκηση δυσκολεύεται να διαχειριστεί. Η ανεξάρτητη αρχή αποτελεί την καταλληλότερη νομική μορφή για θεσμούς με ισχυρό και ανεξάρτητο κανονιστικό ρόλο. Παρόλα αυτά, το μοντέλο αυτό δεν είναι κατάλληλο, αν ο ΕΟΗ επιλεγεί να μην έχει πολλές ρυθμιστικές αρμοδιότητες, ενώ, ακόμα και αν επιλεγεί να δοθεί κανονιστικός ρόλος στον ΕΟΗ υφίσταται ο κίνδυνος σύγχυσης αρμοδιοτήτων με τη ΡΑΕ. Περαιτέρω, η σύσταση και λειτουργία μίας ανεξάρτητης αρχής περιλαμβάνουν περίπλοκες διαδικασίες και απαιτούν πόρους κυρίως για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας της.

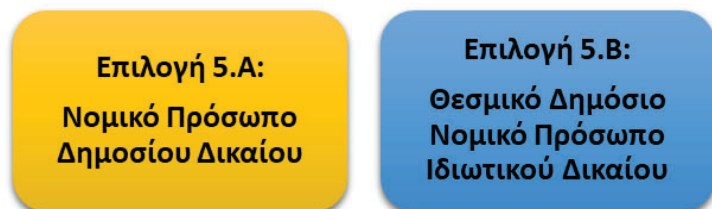
Κατάλληλη για τους σκοπούς του ΕΟΗ θα μπορούσε να είναι η μορφή του ΔΝΠΙΔ ιδρυματικού χαρακτήρα, δηλαδή ενός νομικού προσώπου, το οποίο παραμένει προσηλωμένο σε έναν δημόσιο σκοπό, αλλά διαθέτει και ευέλικτους μηχανισμούς του ιδιωτικού δικαίου. Το μοντέλο αυτό κρίνεται κατάλληλο, αν οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες που θα αποδοθούν στον ΕΟΗ είναι πολύ περιορισμένες (γνωμοδοτικές μόνο αρμοδιότητες), ενώ ταυτόχρονα κυριαρχούν οι συντονιστικές, προωθητικές και στρατηγικές αρμοδιότητες. Η μορφή αυτή προσδίδει τόσο ανεξαρτησία όσο και αποτελεσματικό συντονισμό με την εποπτεύουσα αρχή και την κυβερνητική πολιτική, ενώ, σε σχέση με τις άλλες μορφές, εξασφαλίζει ταχύτερη λήψη αποφάσεων, λόγω της περιορισμένης γραφειοκρατίας που τη χαρακτηρίζει. Παρόλα αυτά δεν κρίνεται αποτελεσματική σε περίπτωση που επιλεγεί ο ΕΟΗ να εξοπλιστεί με πολλές ρυθμιστικές αρμοδιότητες.

Η μορφή του ΝΠΔΔ θα μπορούσε επίσης να συνιστά μία κατάλληλη επιλογή για τον ΕΟΗ, καθότι προσφέρει και εκείνη το πλεονέκτη της σχετικής ανεξαρτησίας, αλλά ταυτόχρονης σύνδεσης με την πολιτική βούληση. Περαιτέρω, σε αντίθεση προς τα ΔΝΠΙΔ ιδρυματικού χαρακτήρα, τα ΝΠΔΔ κρίνονται κατάλληλα και για την έκδοση (περιορισμένων σε σχέση με την ανεξάρτητη αρχή) διοικητικών πράξεων και την ανάληψη ορισμένων ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων. Παρόλα αυτά, τα ΝΠΔΔ διαχρονικά αντιμετωπίζουν γραφειοκρατικά ζητήματα, τα οποία ενδέχεται να καθυστερήσουν τη διοικητική δράση.

Τέλος, οι μορφές των νομικών προσώπων του Δημοσίου, που στοχεύουν στην υλοποίηση οικονομικών σκοπών, δεν προσιδιάζουν στον καθαρά δημόσιο και μη εμπορικό σκοπό του ΕΟΗ.

Για τον λόγο αυτό, προτείνεται να εξεταστούν οι ακόλουθες δύο κύριες επιλογές όσον αφορά τη νομική μορφή του ΕΟΗ.

Σχήμα 10: Επιλογές για τη νομική μορφή του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

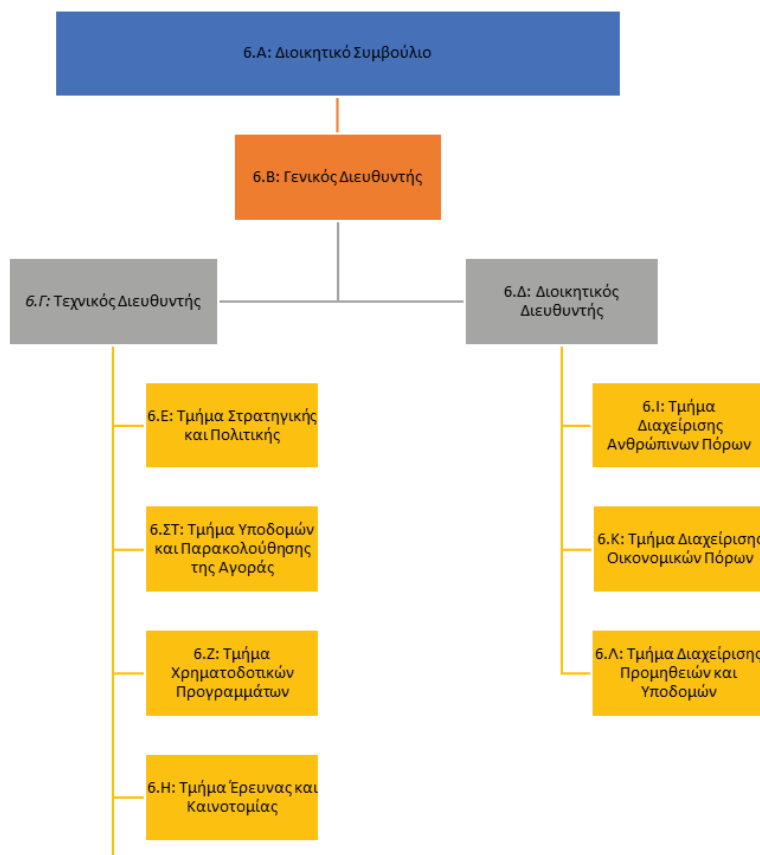


7. Ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

7.1 Οργανόγραμμα και ανθρώπινοι πόροι του οργανισμού

Το οργανόγραμμα του ΕΟΗ καθορίζει την οργανωτική δομή, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου διοίκησης και των διαφόρων τμημάτων του οργανισμού. Θα πρέπει να βασίζεται στους τομείς αρμοδιότητας, καθώς και στις σχετικές δραστηριότητες που περιγράφονται στα δύο προηγούμενα υποκεφάλαια. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ειδικές νομικές απαιτήσεις που ισχύουν για φορείς του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, θεωρείται ότι ο ΕΟΗ είτε θα συσταθεί ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) είτε ως θεσμικό δημόσιο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (ΘΔΝΠΙΔ). Σε περίπτωση που επιλεγεί άλλη νομική μορφή (π.χ. δημόσια επιχείρηση ή δημόσια εταιρεία), το οργανόγραμμα θα πρέπει να υιοθετηθεί ανάλογα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας, όπως περιγράφεται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Σχήμα 11: Οργανόγραμμα του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης



Λόγω του μάλλον μικρού μεγέθους του οργανισμού, σε σύγκριση με άλλους δημόσιους φορείς, συνιστάται η καθιέρωση μιας απλής, αποτελεσματικής και λειτουργικής οργανωτικής δομής για τον οργανισμό. Το διοικητικό επίπεδο του ΕΟΗ θα αποτελείται από ένα διοικητικό συμβούλιο, έναν Γενικό Διευθυντή, έναν Τεχνικό Διευθυντή, καθώς και έναν Διοικητικό Διευθυντή. Υπό τον έλεγχο του Τεχνικού Διευθυντή, προτείνεται η ίδρυση πέντε διαφορετικών τεχνικών τμημάτων, που αντιστοιχούν σε μεγάλο βαθμό στις διαφορετικές αρμοδιότητες του ΕΟΗ που έχουν προσδιοριστεί στο κεφάλαιο 0. Υπό τον έλεγχο του Διοικητικού Διευθυντή, προτείνεται η ίδρυση τριών διαφορετικών διοικητικών υπηρεσιών για την υλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών που απαιτούνται για τη λειτουργία του οργανισμού.

Στα επόμενα υποκεφάλαια περιγράφονται λεπτομερέστερα ο ρόλος και τα καθήκοντα του διοικητικού συμβουλίου, των διευθυντών καθώς και των διαφόρων τμημάτων του οργανισμού. Αναλύονται επίσης οι σχετικές απαιτήσεις σε ανθρώπινο δυναμικό καθώς και σε προσόντα. Στο τέλος του εν λόγω υποκεφαλαίου, παρέχεται μια επισκόπηση του συνόλου των ανθρώπινων πόρων που απαιτούνται για τον οργανισμό.

6.A: Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την εποπτεία του έργου του ΕΟΗ. Λαμβάνει στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με το έργο του οργανισμού, εγκρίνει τον προϋπολογισμό του καθώς και τις συμβάσεις και αποφασίζει για θέματα που αφορούν τους ανθρώπινους πόρους του. Το Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίζεται από έναν Πρόεδρο καθώς και από πρόσθετα μέλη. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται με (κοινή) απόφαση του αρμόδιου εποπτεύοντος υπουργείου ή υπουργείων. Λόγω της περιορισμένης θεματικής εμβέλειας του ΕΟΗ, προτείνεται να προβλεφθούν συνολικά 5 μέλη του συμβουλίου. Αυτά θα περιλαμβάνουν τον πρόεδρο, έναν εκπρόσωπο από το ΥΠΕΝ και το ΥΜΕ, έναν εκπρόσωπο από τη ΓΓΕΚ (ή από την ερευνητική κοινότητα) και έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων του οργανισμού.

Ο πρόεδρος θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία του ΕΟΗ εκπροσώπηση του οργανισμού σε επίσημες συναντήσεις και εκδηλώσεις, συμπεριλαμβανομένων των συναντήσεων με τα εποπτεύοντα υπουργεία. Μαζί με τα άλλα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνει στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με το έργο του οργανισμού, εγκρίνει τον προϋπολογισμό του καθώς και τις συμβάσεις και αποφασίζει για θέματα που αφορούν τους ανθρώπινους πόρους του. Είναι επίσης υπεύθυνος για τη νομική εκπροσώπηση του οργανισμού, για τη διασφάλιση της εφαρμογής της νομοθεσίας που σχετίζεται με τον οργανισμό, καθώς και για την εκπόνηση προτάσεων προς το διοικητικό συμβούλιο και τα εποπτικά υπουργεία σχετικά με πιθανές τροποποιήσεις στη νομική βάση του οργανισμού.

Ο πρόεδρος (6.A.1) θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ), σε επίπεδο διδακτορικού ή μεταπτυχιακού, στον τομέα της διοίκησης, της οικονομίας, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 10ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και τουλάχιστον 5ετή εμπειρία στη διοίκηση, στον ελληνικό δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Η επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας, ιδίως στον τομέα της κινητικότητας με μηδενικές εκπομπές ρύπων, θα είχε προστιθέμενη αξία.

Ο πρόεδρος επικουρείται διοικητικά από έναν (1) προϊστάμενο γραφείου (6.Α.2). Ο προϊστάμενος γραφείου είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη του προέδρου σε διοικητικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της οργάνωσης των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου (η οποία περιλαμβάνει τη σύνταξη της ημερήσιας διάταξης, την αποστολή προσκλήσεων, τη σύνταξη των πρακτικών των συνεδριάσεων κ.λπ.), της οργάνωσης του ημερολογίου και των ημερήσιων καθηκόντων του προέδρου, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού των συνεδριάσεων και της διοργάνωσης ταξιδιών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΔΕ) ως διοικητικός γραμματέας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών στον τομέα της διαχείρισης γραφείου.

6.Β: Γενικός Διευθυντής

Ο Γενικός Διευθυντής του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνος για τη συνολική καθοδήγηση και διαχείριση του οργανισμού. Ειδικότερα, θα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των ακόλουθων καθηκόντων:

- Καθορισμός και εφαρμογή της θεσμικής στρατηγικής και του προγράμματος εργασίας του οργανισμού
- Συντονισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων του ΕΟΗ
- Διαχείριση των πόρων του ΕΟΗ
- (Νομική) εκπροσώπηση του ΕΟΗ
- Αναφορά προς το διοικητικό συμβούλιο του ΕΟΗ

Ο Γενικός Διευθυντής διορίζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Θα αναφέρεται απευθείας στο Διοικητικό Συμβούλιο. Θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία τόσο του τεχνικού διευθυντή όσο και του διοικητικού διευθυντή.

Ο Γενικός Διευθυντής (6.Β.1) θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ), σε επίπεδο διδακτορικού ή μεταπτυχιακού, στον τομέα της διοίκησης, της οικονομίας, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 10ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και τουλάχιστον 5ετή εμπειρία στη διοίκηση, στον ελληνικό δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Η επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας, ιδίως στον τομέα της κινητικότητας με μηδενικές εκπομπές ρύπων, θα είχε προστιθέμενη αξία.

Ο Γενικός Διευθυντής επικουρείται διοικητικά από το γραφείο του. Το γραφείο του γενικού διευθυντή αποτελείται από τρεις (3) υπαλλήλους, εκ των οποίων έναν (1) βοηθό, έναν (1) προϊστάμενο γραφείου καθώς και έναν (1) νομικό σύμβουλο.

Ο βοηθός (6.Β.2) είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη του γενικού διευθυντή και του προέδρου σε τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, καθώς και στη συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών από τα τεχνικά τμήματα του οργανισμού και την κατάρτιση ενημερωτικών σημειωμάτων, παρουσιάσεων, ανακοινώσεων και άλλων τεχνικών εγγράφων. Μαζί με τον προϊστάμενο γραφείου, διοργανώνει επίσης τις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του οργανισμού. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών ή της

μηχανικής και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών στον τομέα της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών.

Ο προϊστάμενος γραφείου (6.Β.3) είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη του Γενικού Διευθυντή σε διοικητικά ζητήματα, καθώς και για τη συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών από τις διοικητικές υπηρεσίες του οργανισμού και την κατάρτιση των αντίστοιχων εγγράφων. Είναι επίσης υπεύθυνος για την οργάνωση του ημερολογίου και των καθημερινών καθηκόντων του Γενικού Διευθυντή, καθώς και για τον προγραμματισμό των συναντήσεων και τη διοργάνωση των ταξιδιών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΔΕ) ως διοικητικός γραμματέας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών στον τομέα της διαχείρισης γραφείου.

Ο νομικός σύμβουλος (6.Β.4) είναι υπεύθυνος για την παροχή συμβουλών στον Γενικό Διευθυντή και τον πρόεδρο για κάθε είδους νομικά θέματα, ιδίως για εκείνα που σχετίζονται με την οργάνωση και τη λειτουργία του ΕΟΗ. Ο νομικός σύμβουλος είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση και/ή την εξέταση των νομικών εγγράφων που πρέπει να υπογραφούν από τον Γενικό Διευθυντή ή/και τους άλλους Διευθυντές. Αξιολογεί επίσης τις επιπτώσεις της εθνικής νομοθεσίας στο έργο του οργανισμού και συντονίζει τυχόν νομικές υποθέσεις κατά του οργανισμού. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα του δικαίου και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 4 ετών στον τομέα του δημόσιου δικαίου και της δημόσιας διοίκησης.

6.Γ: Τεχνικός Διευθυντής

Ο Τεχνικός Διευθυντής του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη και τον συντονισμό των τεχνικών εργασιών του οργανισμού για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς της κινητικότητας με υδρογόνο). Επιπλέον, θα υποστηρίζει και θα συμβουλεύει τον Γενικό Διευθυντή όσον αφορά τα σχετικά τεχνικά θέματα. Ειδικότερα, θα είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων στους ακόλουθους τομείς:

- Στρατηγική και πολιτική
- Παρακολούθηση υποδομών και αγορών
- Προγράμματα χρηματοδότησης
- Έρευνα και καινοτομία
- Συντονισμός και επικοινωνία

Ο Τεχνικός Διευθυντής θα λογοδοτεί απευθείας στον Γενικό Διευθυντή. Θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία των διαφόρων τεχνικών τμημάτων του οργανισμού.

Ο Τεχνικός Διευθυντής (6.Γ.1) θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ), σε επίπεδο μεταπτυχιακού, στον τομέα της διοίκησης, της οικονομίας, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 8ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και τουλάχιστον 4ετή εμπειρία στη διοίκηση, στον ελληνικό δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Η επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας, ιδίως στον τομέα της κινητικότητας με μηδενικές εκπομπές ρύπων, θα είχε προστιθέμενη αξία.

Ο Τεχνικός Διευθυντής επικουρείται διοικητικά από έναν Προϊστάμενο Γραφείου (6.Γ.2) ο οποίος παρέχει επίσης διοικητική υποστήριξη στα διάφορα τεχνικά τμήματα του οργανισμού. Ο Προϊστάμενος Γραφείου είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη του Τεχνικού Διευθυντή και των υπαλλήλων των διαφόρων τεχνικών τμημάτων σε διοικητικά θέματα. Αυτά περιλαμβάνουν τη διαχείριση γραφείου, τη διαχείριση εγγράφων, τη συλλογή πληροφοριών κ.λπ. Είναι επίσης υπεύθυνος για τη διοργάνωση των συναντήσεων και των επικοινωνιών του Τεχνικού Διευθυντή και των υπαλλήλων των τεχνικών τμημάτων, καθώς και για τη διοργάνωση ταξιδιών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΔΕ) ως διοικητικός γραμματέας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών στον τομέα της διαχείρισης γραφείου.

6.Δ: Διοικητικός Διευθυντής

Ο Διοικητικός Διευθυντής του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία και τον συντονισμό του διοικητικού έργου του οργανισμού. Επιπλέον, θα υποστηρίζει και θα συμβουλεύει τον Γενικό Διευθυντή όσον αφορά τα σχετικά διοικητικά θέματα. Ειδικότερα, θα είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων στους ακόλουθους τομείς:

- Διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού
- Διαχείριση οικονομικών πόρων
- Διαχείριση προμηθειών και υποδομών

Ο Διοικητικός Διευθυντής θα λογοδοτεί απευθείας στον Γενικό Διευθυντή. Θα είναι υπεύθυνος για την εποπτεία των διαφόρων διοικητικών τμημάτων του οργανισμού.

Ο Διοικητικός Διευθυντής (6.Δ.1) θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ), σε επίπεδο μεταπτυχιακού, στον τομέα της διοίκησης, της οικονομίας ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 8ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και τουλάχιστον 4ετή εμπειρία στη διοίκηση, στον ελληνικό δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Η επαγγελματική εμπειρία στη διοίκηση άλλων δημόσιων φορέων στην Ελλάδα θα αποτελούσε προστιθέμενη αξία.

Ο Διοικητικός Διευθυντής επικουρείται διοικητικά από έναν Προϊστάμενο Γραφείου (6.Δ.2) ο οποίος παρέχει επίσης διοικητική υποστήριξη στα διάφορα διοικητικά τμήματα του οργανισμού. Ο προϊστάμενος γραφείου είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη του Διοικητικού Διευθυντή και των υπαλλήλων των διαφόρων διοικητικών τμημάτων σε διοικητικά θέματα. Αυτά περιλαμβάνουν τη διαχείριση γραφείου, τη διαχείριση εγγράφων, τη συλλογή πληροφοριών κ.λπ. Είναι επίσης υπεύθυνος για τη διοργάνωση των συναντήσεων και των επικοινωνιών του Διοικητικού Διευθυντή και των υπαλλήλων των διοικητικών τμημάτων, καθώς και για τη διοργάνωση ταξιδιών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΔΕ) ως διοικητικός γραμματέας και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών στον τομέα της διαχείρισης γραφείου.

6.Ε: Τμήμα Στρατηγικής και Πολιτικής

Το Τμήμα Στρατηγικής και Πολιτικής του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για το τεχνικό έργο και την υποστήριξη των αρμόδιων υπηρεσιών και άλλων εθνικών αρχών στον τομέα της στρατηγικής και της πολιτικής όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο). Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Εκπόνηση μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων σεναρίων για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα
- Υποβολή προτάσεων για πιθανούς εθνικούς στόχους και σκοπούς για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)
- Υποβολή προτάσεων για κατάλληλες πολιτικές και μέτρα για την επίτευξη των εθνικών στόχων
- Σύνταξη αντίστοιχων κεφαλαίων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) στις εθνικές στρατηγικές και τα σχέδια
- Παρακολούθηση της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας και των κανονισμών για την ηλεκτροκίνηση (και πιθανώς το υδρογόνο)
- Προσδιορισμός των αναγκών και των κενών που απαιτούν τη θέσπιση νέας νομοθεσίας και κανονισμών για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο)
- Υποβολή προτάσεων για πιθανές νομοθετικές και κανονιστικές πρωτοβουλίες για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο)
- Εκπόνηση προτάσεων (συμπεριλαμβανομένου νομικού κειμένου) για την εκπόνηση νέας ή τροποποιημένης νομοθεσίας και κανονισμών σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως το υδρογόνο).
- Εκπόνηση εκτιμήσεων ρυθμιστικών επιπτώσεων και επεξηγηματικών κειμένων για τη νέα νομοθεσία
- τον σχεδιασμό και την εκπόνηση πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως του υδρογόνου)
- την παρακολούθηση και αξιολόγηση των πολιτικών και μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως του υδρογόνου)
- Τακτικές ανταλλαγές πληροφοριών με τα αρμόδια υπουργεία για νέα και αναδυόμενα ζητήματα και προκλήσεις για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) στην Ελλάδα
- Εκπόνηση ενημερωτικών σημειώσεων, εγγράφων εργασίας, εγγράφων θέσεων και προτάσεων για συγκεκριμένα νομικά, τεχνικά ή οικονομικά ζητήματα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Παροχή υποστήριξης για τη σύνταξη ομιλιών και παρουσιάσεων των υπευθύνων λήψης αποφάσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)

Το Τμήμα Στρατηγικής και Πολιτικής θα αποτελείται από τουλάχιστον τέσσερις (4) υπαλλήλους και ειδικότερα έναν (1) Εμπειρογνώμονα Στρατηγικής και Σχεδιασμού για την ηλεκτροκίνηση (Μηδενικών Εκπομπών), δύο (2) Εμπειρογνώμονες Πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση και έναν (1) Νομικό Εμπειρογνώμονα για την ηλεκτροκίνηση. Σε περίπτωση που η κινητικότητα με υδρογόνο περιλαμβάνεται στην εντολή του οργανισμού, ο αριθμός των υπαλλήλων αυτού του τμήματος θα αυξηθεί σε τουλάχιστον επτά (7), συμπεριλαμβανομένων δύο (2) Εμπειρογνώμωνων Πολιτικής για το Υδρογόνο και ενός (1)

Νομικού Εμπειρογνώμονα για το Υδρογόνο. Ο Εμπειρογνώμονας Στρατηγικής και Σχεδιασμού για την ηλεκτροκίνηση (Μηδενικές Εκπομπές Κινητικότητας) αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Προϊσταμένου του Τμήματος Στρατηγικής και Πολιτικής και λογοδοτεί στον Τεχνικό Διευθυντή. Οι άλλοι τρεις (έξι) εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον Προϊστάμενο του Τμήματος Στρατηγικής και Πολιτικής.

Ο Εμπειρογνώμονας Στρατηγικής και Σχεδιασμού για την Ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών) (6.Ε.1) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων στην εκπόνηση, αναθεώρηση και παρακολούθηση των εθνικών στρατηγικών και σχεδίων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως της κινητικότητας με υδρογόνο). Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές στον τομέα της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών.

Οι Εμπειρογνώμονες Πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση (6.Ε.2 και 6.Ε.3) θα είναι υπεύθυνοι για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων στην ανάπτυξη, εφαρμογή και παρακολούθηση των πολιτικών και μέτρων για την ηλεκτροκίνηση. Θα πρέπει να έχουν πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Ο Νομικός Εμπειρογνώμονας για την ηλεκτροκίνηση (6.Ε.4) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων στην προετοιμασία και εφαρμογή νομοθετικών και ρυθμιστικών πρωτοβουλιών για την ηλεκτροκίνηση. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην εθνική νομοθεσία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Οι Εμπειρογνώμονες Πολιτικής για το Υδρογόνο (6.Ε.5 και 6.Ε.6) θα είναι υπεύθυνοι για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων στην ανάπτυξη, εφαρμογή και παρακολούθηση των πολιτικών και μέτρων για την κινητικότητα με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχουν πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές στον τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο.

Ο Νομικός Εμπειρογνώμονας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο (6.Ε.7) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων στην προετοιμασία και εφαρμογή νομοθετικών και ρυθμιστικών πρωτοβουλιών για την κινητικότητα με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην εθνική νομοθεσία στον τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο.

6.ΣΤ: Τμήμα Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς

Το Τμήμα Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για το τεχνικό έργο και την υποστήριξη των αρμόδιων υπηρεσιών και άλλων εθνικών αρχών στον τομέα των υποδομών επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού) για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) και της παρακολούθησης της αγοράς. Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Τεχνική βοήθεια στους δήμους για την επικαιροποίηση τοπικών σχεδίων φόρτισης Η/Ο
- Εφαρμογή ενός εθνικού μοντέλου μεταφορών για τον καθορισμό των αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο (και ανεφοδιασμού υδρογόνου) ανά γεωγραφική περιοχή
- Παρακολούθηση της ανάπτυξης της εθνικής υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο και εκπόνηση περιοδικών αναφορών για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων
- Προσδιορισμός των βέλτιστων θέσεων για την εγκατάσταση της απαιτούμενης υποδομής επαναφόρτισης Η/Ο
- Υποστήριξη της αντιστοίχισης μεταξύ ιδιοκτητών γης και κατασκευαστών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο (ανεφοδιασμού με υδρογόνο)
- Τεχνική βοήθεια για δήμους / περιφέρειες / εθνικές αρχές όσον αφορά την προετοιμασία και διοργάνωση διαγωνισμών για υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Προετοιμασία, διοργάνωση και αξιολόγηση διαγωνισμών για υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού σε εθνική, περιφερειακή και τοπική βάση
- Παροχή υπηρεσιών παρακολούθησης και νομικής συνδρομής κατά την ανάπτυξη και λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Παροχή υποστήριξης στο ΥΠΕΝ και το ΥΜΕ όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη βελτίωση του εθνικού πλαισίου για την αδειοδότηση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Παροχή τεχνικής βοήθειας σε δήμους / περιφέρειες / εθνικές αρχές για την εφαρμογή των διαδικασιών αδειοδότησης
- Λειτουργία κεντρικής ψηφιακής πλατφόρμας για την αδειοδότηση των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού
- Συλλογή δεδομένων για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τις υποδομές επαναφόρτισης/εφοδιασμού και τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης/υδρογόνου
- Ανάπτυξη διαδραστικής επιγραμμικής βάσης δεδομένων με τρέχοντα και ιστορικά δεδομένα για τα ΖΕΥ, τις υποδομές επαναφόρτισης/εφοδιασμού και τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης /υδρογόνου
- Συνεχής παρακολούθηση της εξέλιξης της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Εκπόνηση μηνιαίων και ετήσιων εκθέσεων για την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)
- Υποστήριξη ΥΠΕΝ και ΡΑΕ στην εποπτεία και ρύθμιση της αγοράς ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου).
- Υποστήριξη για την εκπόνηση εθνικών εκθέσεων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο) που απαιτείται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ
- Φιλοξενία, διαχείριση και συντήρηση του ΜΥΦΑΗ, καθώς και της αντίστοιχης ηλεκτρονικής πύλης
- Παρακολούθηση και επικύρωση των στοιχείων που υποβάλλονται στο ΜΥΦΑΗ

- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης

Το Τμήμα Παρακολούθησης Υποδομών και Αγοράς θα απαρτίζεται από τουλάχιστον πέντε (5) υπαλλήλους και ειδικότερα έναν (1) Εμπειρογνώμονα Χωροταξικού Σχεδιασμού Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού), έναν (1) Εμπειρογνώμονα Προμηθειών Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού), έναν (1) Εμπειρογνώμονα Αδειοδότησης Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού), έναν (1) Υπεύθυνο Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά ηλεκτροκίνησης και έναν (1) Διαχειριστή του Ηλεκτρονικού Μητρώου ηλεκτροκίνησης. Σε περίπτωση που η κινητικότητα με υδρογόνο συμπεριληφθεί στην εντολή του οργανισμού, ο αριθμός των υπαλλήλων του εν λόγω τμήματος θα αυξηθεί σε τουλάχιστον έξι (6), συμπεριλαμβανομένου ενός (1) Υπευθύνου Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά Κινητικότητας με Υδρογόνο. Ο Εμπειρογνώμονας Χωροταξικού Σχεδιασμού Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού) αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Επικεφαλής του Τμήματος Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς και λογοδοτεί στον Τεχνικό Διευθυντή. Οι υπόλοιποι τέσσερις (πέντε) εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον προϊστάμενο του Τμήματος Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς.

Ο Εμπειρογνώμονας Χωροταξικού Σχεδιασμού Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού) (6.ΣΤ.1) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων υπουργείων και δήμων στον προσδιορισμό των αναγκών επαναφόρτισης (και πιθανώς ανεφοδιασμού των υδρογονοκίνητων οχημάτων), καθώς και των βέλτιστων θέσεων για τις απαιτούμενες εθνικές υποδομές επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού). Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της γεωτεχνικής, των οικονομικών ή της μηχανικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία στον χωροταξικό σχεδιασμό, τον σχεδιασμό μεταφορών και τον ενεργειακό σχεδιασμό, ιδίως σε σχέση με τις υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο).

Ο Εμπειρογνώμονας Προμηθειών Υποδομών Επαναφόρτισης (Ενεφοδιασμού) (6.ΣΤ.2) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων δήμων, περιφερειών και εθνικών αρχών κατά την προετοιμασία και τη διοργάνωση διαγωνισμών για υποδομές επαναφόρτισης. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε θέματα δημοσίων συμβάσεων, ιδίως σε θέματα συμβάσεων παραχώρησης.

Ο Εμπειρογνώμονας Αδειοδότησης Υποδομών Επαναφόρτισης (Ανεφοδιασμού) (6.ΣΤ.3) θα είναι υπεύθυνος για την υποστήριξη των αρμόδιων δήμων, περιφερειών και εθνικών αρχών με τον καθορισμό και την εφαρμογή των διαδικασιών αδειοδότησης των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της γεωτεχνικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στις διαδικασίες αδειοδότησης για υποδομές επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο) των Η/Ο.

Ο Υπεύθυνος Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά ηλεκτροκίνησης (6.ΣΤ.4) θα είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εξέλιξη της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής

εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Bachelor ή Master στον τομέα των οικονομικών ή της μηχανικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην αγορά της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Ο Διαχειριστής του Ηλεκτρονικού Μητρώου ηλεκτροκίνησης (6.ΣΤ.5) θα είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του Ηλεκτρονικού Μητρώου ηλεκτροκίνησης, καθώς και για ένα αντίστοιχο γραφείο βοήθειας. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Bachelor ή Master στον τομέα της πληροφορικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην ανάπτυξη και λειτουργία πλατφορμών και βάσεων δεδομένων πληροφορικής.

Ο Υπεύθυνος Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά Κινητικότητας με Υδρογόνο (6.ΣΤ.6) θα είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εξέλιξη της εθνικής αγοράς κινητικότητας με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Bachelor ή Master στον τομέα των οικονομικών ή της μηχανικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην αγορά της κινητικότητας με υδρογόνο στην Ελλάδα.

6.Z: Τμήμα Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων

Το Τμήμα Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή των εθνικών προγραμμάτων επιχορήγησης στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως και της κινητικότητας με υδρογόνο). Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την υλοποίηση των ακόλουθων καθηκόντων για κάθε ένα από τα καθεστώτα επιχορήγησης υπό την ευθύνη του:

- Δημιουργία ηλεκτρονικής πύλης και εσωτερικών διαδικασιών για την υποβολή και διαχείριση των αιτήσεων επιχορήγησης
- Αξιολόγηση και έγκριση αιτήσεων επιχορήγησης για την αγορά ZEV, την εγκατάσταση υποδομής επαναφόρτισης (και ανεφοδιασμού), καθώς και για ερευνητικά έργα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Εκταμίευση επιχορηγήσεων και διενέργεια οικονομικών ελέγχων
- Λειτουργία γραφείου βοήθειας για τους αιτούντες και τους δικαιούχους επιχορηγήσεων

Το Τμήμα Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων θα απαρτίζεται τουλάχιστον από έξι (6) υπαλλήλους, και συγκεκριμένα δύο (2) διοικητικούς υπαλλήλους για τις επιχορηγήσεις ZEV, δύο (2) διοικητικούς υπαλλήλους για τις υποδομές επαναφόρτισης, καθώς και δύο (2) διοικητικούς υπαλλήλους για τις επιχορηγήσεις για έρευνα. Σε περίπτωση που η κινητικότητα με υδρογόνο περιλαμβάνεται στην εντολή του οργανισμού, ο αριθμός των υπαλλήλων του τμήματος αυτού θα αυξηθεί σε τουλάχιστον οκτώ (8), συμπεριλαμβανομένου ενός (1) Διοικητικού Υπαλλήλου Υποδομής Ανεφοδιασμού και ενός (1) Διοικητικού Υπαλλήλου Επιχορηγήσεων για Έρευνα. Ένας από τους υπαλλήλους αυτούς θα αναλάβει επίσης τον ρόλο του επικεφαλής του τμήματος για τα χρηματοδοτικά προγράμματα και θα λογοδοτεί στον Τεχνικό Διευθυντή. Οι υπόλοιποι πέντε (επτά) εμπειρογνώμονες θα λογοδοτούν στον επικεφαλής του Τμήματος Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων.

Οι Διοικητικοί Υπάλληλοι (6.Z.1 - 6.Z.8) θα είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των εθνικών προγραμμάτων επιχορήγησης στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Θα πρέπει να διαθέτουν πτυχίο τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα των οικονομικών ή της διοίκησης. Θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της (δημόσιας) διοίκησης και των οικονομικών.

6.Η: Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας

Το Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για τον συντονισμό και τη συμμετοχή σε δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας, καθώς και για την ανάπτυξη εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Προσδιορισμός και παρακολούθηση των σχετικών φορέων Ε&Κ και των δραστηριοτήτων Ε&Κ που διεξάγουν στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Παροχή πλατφορμών για την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των διαφόρων φορέων Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Εκπόνηση ετήσιων εκθέσεων για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα
- Υποστήριξη της κινητοποίησης εθνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών κονδυλίων για έργα Ε&Κ σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Συμμετοχή στην προετοιμασία και υλοποίηση έργων Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Παροχή υποστήριξης στη ΓΓΕΚ σχετικά με την ερευνητική πολιτική και την εθνική ερευνητική ατζέντα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
- Συμμετοχή σε ευρωπαϊκές και διεθνείς επιτροπές τυποποίησης στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Εκπόνηση εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Υποστήριξη δημόσιων φορέων (συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών) στον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο), π.χ. στο πλαίσιο διαγωνισμών.

Το Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας θα απαρτίζεται τουλάχιστον από πέντε (5) υπαλλήλους, και συγκεκριμένα από έναν (1) Συντονιστή Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών), έναν (1) Ερευνητή Τεχνολογίας Ηλεκτρικών Οχημάτων, έναν (1) Ερευνητή Τεχνολογίας Επαναφόρτισης, έναν (1) Εμπειρογνώμονα Προτύπων Ηλεκτρικών Οχημάτων και έναν (1) Εμπειρογνώμονα Προτύπων Υποδομών Επαναφόρτισης. Σε περίπτωση που η κινητικότητα με υδρογόνο συμπεριληφθεί στην εντολή του οργανισμού, ο αριθμός των υπαλλήλων του εν λόγω τμήματος θα αυξηθεί σε τουλάχιστον εννέα (9), συμπεριλαμβανομένων ενός (1) Ερευνητή Τεχνολογίας Οχημάτων Υδρογόνου, ενός (1) Ερευνητή Τεχνολογίας Ανεφοδιασμού, ενός (1) Εμπειρογνώμονα Προτύπων Υδρογονοκίνητων Οχημάτων και ενός (1) Εμπειρογνώμονα Προτύπων Υποδομών Ανεφοδιασμού. Ο Συντονιστής Ε&Κ στον τομέα

της ηλεκτροκίνησης (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών) αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του επικεφαλής του Τμήματος Έρευνας και Καινοτομίας. Οι υπόλοιποι τέσσερις (οκτώ) εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον επικεφαλής του Τμήματος Έρευνας και Καινοτομίας.

Ο Συντονιστής Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών) (6.Η.1) θα είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και ενδεχομένως και της κινητικότητας με υδρογόνο). Θα πρέπει να διαθέτει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο διδακτορικού ή Master στον τομέα της μηχανικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 8ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο).

Ο Ερευνητής Τεχνολογίας Ηλεκτρικών Οχημάτων (6.Η.2) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων Ε&Κ, συμπεριλαμβανομένης της κινητοποίησης χρηματοδοτικών κονδυλίων, στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων.

Ο Ερευνητής Τεχνολογίας Επαναφόρτισης (6.Η.3) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων Ε&Κ, συμπεριλαμβανομένης της κινητοποίησης χρηματοδοτικών κονδυλίων, στον τομέα της επαναφόρτισης Η/Ο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα της επαναφόρτισης Η/Ο.

Ο Εμπειρογνώμονας Προτύπων Ηλεκτρικών Οχημάτων (6.Η.4) θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση διεθνών και εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στα τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων.

Ο Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υποδομών Επαναφόρτισης (6.Η.5) θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση διεθνών και εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στα τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Ο Ερευνητής Τεχνολογίας Υδρογονοκίνητων Οχημάτων (6.Η.6) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων Ε&Κ, συμπεριλαμβανομένης της κινητοποίησης χρηματοδοτικών κονδυλίων, στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων.

Ο Ερευνητής Τεχνολογίας Ανεφοδιασμού (6.Η.7) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση έργων Ε&Κ, συμπεριλαμβανομένης της κινητοποίησης χρηματοδοτικών κονδυλίων, στον τομέα του ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα του ανεφοδιασμού.

Ο Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υδρογονοκίνητων Οχημάτων (6.Η.8) θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση διεθνών και εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στα τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων.

Ο Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υποδομών Ανεφοδιασμού (6.Η.9) θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση διεθνών και εθνικών προτύπων και τεχνικών απαιτήσεων στον τομέα των υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της μηχανής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στα τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο.

6.Θ: Τμήμα Συντονισμού και Επικοινωνίας

Το Τμήμα Συντονισμού και Επικοινωνίας του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για τον συντονισμό των διαφόρων φορέων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο) στην Ελλάδα, για τη διεθνή συνεργασία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο), καθώς και για την οργάνωση μέτρων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο). Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Διοργάνωση τακτικών συναντήσεων συντονισμού των διαφόρων φορέων του τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Διοργάνωση εθνικών ομάδων εργασίας για συγκεκριμένα νομικά, κανονιστικά, τεχνικά ή οικονομικά θέματα στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου)
- Διοργάνωση διαβουλεύσεων για την αγορά και δημόσιων διαβουλεύσεων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)
- Τακτική συμμετοχή σε ομάδες εμπειρογνομώνων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο
- Διοργάνωση διμερών ανταλλαγών απόψεων και συμπράξεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) με άλλες χώρες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο
- Ανάπτυξη υλικού πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) για τους χρήστες ΖΕΥ
- Εκπόνηση μελετών, εκθέσεων και οδηγιών για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Ανάπτυξη και λειτουργία κεντρικού εθνικού ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

- Εκπόνηση εθνικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Υλοποίηση εθνικών εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Διοργάνωση ειδικών συνεδρίων, εργαστηρίων και οδικών εκθέσεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Δημιουργία εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)
- Λειτουργία του εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)

Το Τμήμα Συντονισμού και Επικοινωνίας θα απαρτίζεται από τουλάχιστον πέντε (5) υπαλλήλους, και συγκεκριμένα από έναν (1) Υπεύθυνο Συνεργασίας για την ηλεκτροκίνηση, έναν (1) Υπεύθυνο Πληροφοριακού Υλικού και Ιστοσελίδας για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών), δύο (2) Υπεύθυνους Επικοινωνίας για την ηλεκτροκίνηση και έναν (1) Υπεύθυνο του Γραφείου Υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση. Σε περίπτωση που η κινητικότητα με υδρογόνο συμπεριληφθεί στην εντολή του οργανισμού, ο αριθμός των υπαλλήλων του τμήματος αυτού θα αυξηθεί σε τουλάχιστον επτά (7), συμπεριλαμβανομένου ενός (1) Υπεύθυνου Συνεργασίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο και ενός (1) Υπεύθυνου Επικοινωνίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο. Ο Υπεύθυνος Συνεργασίας για την ηλεκτροκίνηση αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Επικεφαλής του Τμήματος Συντονισμού και Επικοινωνίας. Οι υπόλοιποι τέσσερις (έξι) εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον Επικεφαλής του Τμήματος Συντονισμού και Επικοινωνίας.

Ο Υπεύθυνος Συνεργασίας για την ηλεκτροκίνηση (6.1.1) θα είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό των διαφόρων φορέων του τομέα της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα και της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία στη διαχείριση της συνεργασίας και του συντονισμού πολλών ενδιαφερομένων μερών, ιδίως στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Ο Υπεύθυνος Πληροφοριακού Υλικού και Ιστοσελίδας για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών) (6.1.2) θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και τη διαχείριση του ενημερωτικού υλικού, καθώς και των δικτυακών τόπων για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως για την κινητικότητα με υδρογόνο). Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών επιστημών ή της πληροφορικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 4ετή επαγγελματική εμπειρία στην ανάπτυξη και διαχείριση ενημερωτικού υλικού και ιστότοπων.

Οι Υπεύθυνοι Επικοινωνίας για την ηλεκτροκίνηση (6.1.3) θα είναι υπεύθυνοι για την προετοιμασία και την υλοποίηση μέτρων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Θα πρέπει να διαθέτουν πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ)

επιπέδου Bachelor στον τομέα των δημοσίων σχέσεων. Θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημόσιων σχέσεων και της επικοινωνίας.

Ο Υπεύθυνος του Γραφείου Υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών) (6.1.4) θα είναι υπεύθυνος για τη συνεχή λειτουργία ενός εθνικού γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και ενδεχομένως για την κινητικότητα με υδρογόνο). Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Bachelor στον τομέα των οικονομικών ή της μηχανικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο).

Ο Υπεύθυνος Συνεργασίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο (6.1.5) θα είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό των διαφόρων φορέων του τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο στην Ελλάδα και της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της μηχανικής ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία στη διαχείριση της συνεργασίας και του συντονισμού πολλών ενδιαφερομένων μερών, ιδίως στον τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο.

Ο Υπεύθυνος Επικοινωνίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο (6.1.6) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση μέτρων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την κινητικότητα με υδρογόνο. Θα πρέπει να διαθέτει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) επιπέδου Bachelor στον τομέα των δημοσίων σχέσεων. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας.

6.1: Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων

Το Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων του οργανισμού. Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Καθορισμός και εφαρμογή πολιτικής ανθρώπινων πόρων
- Πρόσληψη νέων ανθρώπινων πόρων
- Διαχείριση συμβάσεων των υφιστάμενων ανθρώπινων πόρων
- Προσωπική ανάπτυξη των υφιστάμενων ανθρώπινων πόρων
- Υπολογισμός μισθών, εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και φόρου εισοδήματος

Το Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων θα απαρτίζεται από τουλάχιστον τρεις (3) υπαλλήλους, συγκεκριμένα έναν (1) Υπεύθυνο Πολιτικής Ανθρώπινων Πόρων, έναν (1) Υπεύθυνο Προσλήψεων και Συμβάσεων Ανθρώπινων Πόρων και έναν (1) Λογιστή Μισθοδοσίας Ανθρώπινων Πόρων. Ο Υπεύθυνος Πολιτικής Ανθρώπινων Πόρων αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Προϊσταμένου του Τμήματος Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων. Οι άλλοι δύο εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον Επικεφαλής του Τμήματος Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων.

Ο Υπεύθυνος Πολιτικής Ανθρώπινων Πόρων (6.1.1) θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και την εφαρμογή της πολιτικής ανθρώπινων πόρων του οργανισμού. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της διοίκησης ή της νομικής. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ανθρώπινων πόρων.

Ο Υπεύθυνος Προσλήψεων και Συμβάσεων Ανθρώπινων Πόρων (6.1.2) θα είναι υπεύθυνος για την πρόσληψη προσωπικού και τη διαχείριση των συμβάσεων εργασίας. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Bachelor στον τομέα της διοίκησης ή της νομικής. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 4ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ανθρώπινων πόρων.

Ο Λογιστής Μισθοδοσίας Ανθρώπινων Πόρων (6.1.3) θα είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση των τακτικών καταστάσεων μισθοδοσίας των υπαλλήλων του οργανισμού. Θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα της λογιστικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής.

6.Κ: Τμήμα Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων

Το Τμήμα Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των οικονομικών πόρων του οργανισμού. Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Δημιουργία αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης των οικονομικών πόρων
- Κατάρτιση των ετήσιων προϋπολογισμών του ΕΟΗ
- Διαχείριση των εσόδων και εξόδων του ΕΟΗ
- Εφαρμογή και διαχείριση των υποχρεώσεων λογοδοσίας του οργανισμού
- Σύνταξη τακτικών οικονομικών εκθέσεων και συντονισμός οικονομικών ελέγχων

Το Τμήμα Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων θα απαρτίζεται από τουλάχιστον τρεις (3) υπαλλήλους, και συγκεκριμένα από έναν (1) Υπεύθυνο Οικονομικού Ελέγχου, έναν (1) Υπεύθυνο Λογιστηρίου και έναν (1) Υπεύθυνο Οικονομικών Συναλλαγών. Ο Διευθυντής Οικονομικών Πόρων αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Προϊσταμένου του Τμήματος Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων. Οι υπόλοιποι δύο εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον Επικεφαλής του Τμήματος Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων.

Ο Διευθυντής Οικονομικών Πόρων (6.1Α.1) θα είναι υπεύθυνος για τον συνολικό σχεδιασμό, τον έλεγχο και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους οικονομικούς πόρους του οργανισμού. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα της διοίκησης ή των οικονομικών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον δετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της οικονομικής διαχείρισης.

Ο Υπεύθυνος Λογιστηρίου (6.1Α.2) θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή και τη διαχείριση των υποχρεώσεων λογοδοσίας του οργανισμού. Θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα της λογιστικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής.

Ο Υπεύθυνος Οικονομικών Συναλλαγών (6.ΙΑ.3) θα είναι υπεύθυνος για τη διεκπεραίωση των πληρωμών και τη διαχείριση των τραπεζικών λογαριασμών του οργανισμού. Θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα της λογιστικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής.

6.Α: Τμήμα Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών

Το Τμήμα Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών του ΕΟΗ θα είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των προμηθειών και των υποδομών του οργανισμού. Ειδικότερα, το τμήμα θα είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των εξής καθηκόντων:

- Μίσθωση γραφείων και διαχείριση εγκαταστάσεων και συμβάσεων προμηθειών
- Προμήθεια υπηρεσιών, εξοπλισμού και υλικών
- Διαχείριση υποδομής ΤΠΕ (ICT)
- Διαχείριση οχημάτων και ταξιδιών

Το Τμήμα Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών θα απαρτίζεται από τουλάχιστον τρεις (3) υπαλλήλους, συγκεκριμένα έναν (1) Υπεύθυνο Προμηθειών, έναν (1) Υπεύθυνο Εγκαταστάσεων και έναν (1) Υπεύθυνο ΤΠΕ. Ο Υπεύθυνος Προμηθειών αναλαμβάνει επίσης τον ρόλο του Προϊσταμένου του Τμήματος Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών. Οι άλλοι δύο εμπειρογνώμονες λογοδοτούν στον Προϊστάμενο του Τμήματος Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών.

Ο Υπεύθυνος Προμηθειών (6.ΙΒ.1) θα είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία και την υλοποίηση της προμήθειας αγαθών ή υπηρεσιών από τον οργανισμό. Θα πρέπει να έχει πτυχίο πανεπιστημιακής εκπαίδευσης (ΠΕ) σε επίπεδο Master στον τομέα των οικονομικών, της διοίκησης ή της νομικής. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, ιδίως στον δημόσιο τομέα.

Ο Υπεύθυνος Εγκαταστάσεων (6.ΙΒ.2) θα είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση των γραφείων του οργανισμού, καθώς και για τις συμφωνίες ενοικίασης και τις συμφωνίες προμηθειών, καθώς και για τυχόν οχήματα που ανήκουν στον οργανισμό. Θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα της διοίκησης. Θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διοίκησης, και ιδίως κτιριακών εγκαταστάσεων.

Ο Υπεύθυνος ΤΠΕ (6.ΙΒ.3) θα είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και τη συντήρηση της υποδομής ΤΠΕ του οργανισμού. Θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου τεχνικής εκπαίδευσης (ΤΕ) στον τομέα της τεχνολογίας πληροφοριών. Θα πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ΤΠΕ.

Επισκόπηση των ανθρώπινων πόρων που απαιτούνται για τον οργανισμό

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται οι ανθρώπινοι πόροι που αναμένεται να απαιτηθούν για την υλοποίηση των διαφόρων πιθανών δραστηριοτήτων του ΕΟΗ. Οι ανθρώπινοι πόροι

που απαιτούνται για κάθε δραστηριότητα αναφέρονται σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ). Τα στοιχεία αυτά έχουν υπολογιστεί με βάση τη θεματική εστίαση του οργανισμού στην ηλεκτροκίνηση (επιλογή 2.Γ). Το σύνολο των ανθρώπινων πόρων που απαιτούνται σε περίπτωση επέκτασης της θεματικής εστίασης του οργανισμού στο υδρογόνο (επιλογή 2.Δ) εμφανίζονται σε αγκύλες.

Σε περίπτωση θεματικής εστίασης στην ηλεκτροκίνηση, θα πρέπει να προσληφθούν συνολικά τουλάχιστον 44 υπάλληλοι για τον οργανισμό. Εάν η θεματική εστίαση επεκταθεί στο υδρογόνο, ο αριθμός των υπαλλήλων που θα απαιτηθούν θα αυξηθεί κατά τουλάχιστον 12 υπαλλήλους σε τουλάχιστον 56 υπαλλήλους συνολικά. Θεωρήθηκε ότι ο αριθμός των υπαλλήλων που απαιτούνται για την υλοποίηση των οριζόντιων και υποστηρικτικών δραστηριοτήτων (δηλαδή 19 υπάλληλοι) θα παραμείνει σταθερός και στις δύο περιπτώσεις. Ωστόσο, μπορεί να αναμένεται ότι η συμπερίληψη του υδρογόνου θα αυξήσει τον φόρτο εργασίας ιδίως για τη γενική διαχείριση και, σε κάποιο περιορισμένο βαθμό, και για τη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων.

Πίνακας 3: Επισκόπηση των απαιτούμενων ανθρώπινων πόρων ανά δραστηριότητα του οργανισμού

Αριθ.	Δραστηριότητα	Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης
4.A: Πολιτική		4 (7)
4.A.1	Υποστήριξη για την εκπόνηση εθνικών στρατηγικών και σχεδίων	1
4.A.2	Υποστήριξη για την εκπόνηση της νομοθεσίας και των κανονισμών	1 (2)
4.A.3	Υποστήριξη για τον σχεδιασμό, την κατάρτιση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των πολιτικών και μέτρων	1 (2)
4.A.4	Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα πολιτικής στον δημόσιο τομέα	1 (2)
4.B: Υποδομή		3
4.B.1	Παροχή υποστήριξης για τον εντοπισμό τοποθεσιών για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού	1
4.B.2	Παροχή υποστήριξης για τη διοργάνωση διαγωνισμών για τις υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού	1
4.B.3	Παροχή υποστήριξης για την αδειοδότηση των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων	1
4.Γ: Παρακολούθηση της αγοράς		2 (3)
4.Γ.1	Συλλογή δεδομένων για την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)	0.5% (1)

4.Γ.2	Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σχετικά με την αγορά ηλεκτροκίνησης (και υδρογόνου)	0.5% (1)
4.Γ.3	Λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης	1
4.Δ: Συνεργασία		1 (2)
4.Δ.1	Συντονισμός όλων των φορέων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και του υδρογόνου) σε εθνικό επίπεδο	0.5% (1)
4.Δ.2	Διεθνής συνεργασία για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	0.5% (1)
4.Ε: Χρηματοδότηση		6 (8)
4.Ε.1	Διαχείριση επιχορηγήσεων για την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών	2
4.Ε.2	Διαχείριση επιχορηγήσεων για την εγκατάσταση σταθμών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων	2 (3)
4.Ε.3	Διαχείριση επιχορηγήσεων έρευνας για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	2 (3)
4.ΣΤ: Έρευνα και καινοτομία		5 (9)
4.ΣΤ.1	Πρωώθηση δεσμών μεταξύ των διαφόρων φορέων έρευνας και καινοτομίας	1
4.ΣΤ.2	Συμμετοχή στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)	2 (4)
4.ΣΤ.3	Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)	2 (4)
4.Ζ: Επικοινωνία		4 (5)
4.Ζ.1	Ανάπτυξη πληροφοριακού υλικού και ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	1
4.Ζ.2	Υλοποίηση ενημερωτικών εκστρατειών και εκδηλώσεων για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	2 (3)
4.Ζ.3	Λειτουργία γραφείου υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο)	1
4.Η: Οριζόντιες και υποστηρικτικές δραστηριότητες		19
4.Η.1	Γενική διεύθυνση	10
4.Η.2	Διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού	3
4.Η.3	Διαχείριση οικονομικών πόρων	3
4.Η.4	Διαχείριση προμηθειών και υποδομών	3

Σύνολο	44 (56)
---------------	----------------

Στα προηγούμενα υποκεφάλαια αναφέραμε ήδη τους απαιτούμενους ανθρώπινους πόρους για κάθε οργανωτική μονάδα του ΕΟΗ. Στον παρακάτω πίνακα, συνοψίζονται οι εν λόγω άνθρωποι πόροι ανά οργανωτική μονάδα του οργανισμού. Για κάθε θέση παρουσιάζονται ο τίτλος εργασίας καθώς και τα ενδεικτικά απαιτούμενα προσόντα. Οι θέσεις αυτές έχουν σχεδιαστεί με βάση τη θεματική εστίαση του οργανισμού στην ηλεκτροκίνηση (επιλογή 2.Γ). Οι πρόσθετες θέσεις που απαιτούνται σε περίπτωση επέκτασης της θεματικής εστίασης του οργανισμού στο υδρογόνο (επιλογή 2.Δ) επισημαίνονται με πλάγιους χαρακτήρες. Για ορισμένες θέσεις, όπου δεν έχει νόημα να δημιουργηθεί μια νέα ειδική θέση με εστίαση στο υδρογόνο, οι πιθανές πρόσθετες αρμοδιότητες για το υδρογόνο αναφέρονται σε αγκύλες στον τίτλο της θέσης εργασίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, αναμένεται ότι η ενσωμάτωση του υδρογόνου στην εντολή του οργανισμού θα αυξήσει σε κάποιο βαθμό το φόρτο εργασίας των σχετικών υπαλλήλων.

Πίνακας 4: Επισκόπηση των απαιτούμενων θέσεων ανά οργανωτική μονάδα του οργανισμού

Αριθ.	Οργανωτική μονάδα/θέση	Προσόντα
6.A	Διοικητικό Συμβούλιο	
6.A.1	Πρόεδρος	ΠΕ (διδασκαλικό ή μεταπτυχιακό) στη διοίκηση, τα οικονομικά, τη μηχανική ή τη νομική 10ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και 5ετή διοικητική εμπειρία, ιδίως στην κινητικότητα με μηδενικές εκπομπές
6.A.2	Προϊστάμενος Γραφείου του Προέδρου	Γραμματέας Διοίκησης ΔΕ 3ετή επαγγελματική εμπειρία στη διοίκηση γραφείου
6.B	Γραφείο του Γενικού Διευθυντή	
6.B.1	Γενικός Διευθυντής	ΠΕ (διδασκαλικό ή μεταπτυχιακό) στη διοίκηση, τα οικονομικά, τη μηχανική ή τη νομική 10ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και 5ετή διοικητική εμπειρία, ιδίως στην κινητικότητα με μηδενικές εκπομπές
6.B.2	Βοηθός Γενικού Διευθυντή	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά ή στη μηχανική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην κινητικότητα με μηδενικών εκπομπών

6.Β.3	Προϊστάμενος Γραφείου του Γενικού Διευθυντή	Γραμματέας Διοίκησης ΔΕ 3ετή επαγγελματική εμπειρία στη διοίκηση γραφείου
6.Β.4	Νομικός Σύμβουλος του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη νομική 4ετή επαγγελματική εμπειρία στο δημόσιο δίκαιο και τη δημόσια διοίκηση
6.Γ	Γραφείο του Τεχνικού Διευθυντή	
6.Γ.1	Τεχνικός Διευθυντής	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη διοίκηση, τα οικονομικά, τη μηχανική ή τη νομική 8ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και 4ετή διοικητική εμπειρία, ιδίως στην κινητικότητα με μηδενικές εκπομπές
6.Γ.2	Προϊστάμενος Γραφείου του Τεχνικού Διευθυντή	Γραμματέας Διοίκησης ΔΕ 3ετή επαγγελματική εμπειρία στη διοίκηση γραφείου
6.Δ	Γραφείο του Διοικητικού Διευθυντή	
6.Δ.1	Διοικητικός Διευθυντής	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη διοίκηση, τα οικονομικά ή τη νομική 8ετή επαγγελματική εμπειρία, καθώς και 4ετή διοικητική εμπειρία, ιδίως στον δημόσιο τομέα
6.Δ.2	Προϊστάμενος Γραφείου του Διοικητικού Διευθυντή	Γραμματέας Διοίκησης ΔΕ 3ετή επαγγελματική εμπειρία στη διοίκηση γραφείου
6.Ε	Τμήμα Στρατηγικής και Πολιτικής	
6.Ε.1	Εμπειρογνώμονας Στρατηγικής και Σχεδιασμού για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών)	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 6ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές για την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών
6.Ε.2	Εμπειρογνώμονας Πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές για την ηλεκτροκίνηση
6.Ε.3	Εμπειρογνώμονας Πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο

		4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές για την ηλεκτροκίνηση
6.Ε.4	Νομικός Εμπειρογνώμονας για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη νομική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην εθνική νομοθεσία για την ηλεκτροκίνηση
6.Ε.5	Εμπειρογνώμονας Πολιτικής για το Υδρογόνο	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές για την κινητικότητα με υδρογόνο
6.Ε.6	Εμπειρογνώμονας Πολιτικής για το Υδρογόνο	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε εθνικές στρατηγικές και πολιτικές για την κινητικότητα με υδρογόνο
6.Ε.7	Νομικός Εμπειρογνώμονας για το Υδρογόνο	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη νομική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην εθνική νομοθεσία για την κινητικότητα με υδρογόνο
6.ΣΤ	Τμήμα Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς	
6.ΣΤ.1	Εμπειρογνώμονας Χωροταξικού Σχεδιασμού Υποδομών Επαναφόρτισης (Ανεφοδιασμού)	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη γεωτεχνική, τα οικονομικά ή τη μηχανική 6ετή επαγγελματική εμπειρία στον χωροταξικό σχεδιασμό, τον σχεδιασμό μεταφορών και τον ενεργειακό σχεδιασμό, ιδίως για υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο (και ανεφοδιασμού με υδρογόνο).
6.ΣΤ.2	Εμπειρογνώμονας Προμηθειών Υποδομών Επαναφόρτισης (Ανεφοδιασμού)	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά ή στο δίκαιο 4ετή επαγγελματική εμπειρία σε θέματα δημοσίων συμβάσεων, ιδίως συμβάσεων παραχώρησης
6.ΣΤ.3	Εμπειρογνώμονας Αδειοδότησης Υποδομών Επαναφόρτισης (Ανεφοδιασμού)	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη γεωτεχνική ή στο δίκαιο 3 έτη επαγγελματική εμπειρία στην αδειοδότηση υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού καυσίμων
6.ΣΤ.4	Υπεύθυνος Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά ηλεκτροκίνησης	ΠΕ (πτυχίο ή μεταπτυχιακό) στα οικονομικά ή στη μηχανική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στην αγορά

		ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα
6.ΣΤ.5	Διαχειριστής του Ηλεκτρονικού Μητρώου ηλεκτροκίνησης	ΠΕ (πτυχίο ή μεταπτυχιακό) στην πληροφορική Ζετή επαγγελματική εμπειρία σε πλατφόρμες και βάσεις δεδομένων πληροφορικής
6.ΣΤ.6	Υπεύθυνος Παρακολούθησης και Αναφοράς για την Αγορά Κινητικότητας με Υδρογόνο	ΠΕ (πτυχίο ή μεταπτυχιακό) στα οικονομικά ή στη μηχανική Ζετή επαγγελματική εμπειρία στην αγορά κινητικότητας με υδρογόνο στην Ελλάδα
6.Ζ	Τμήμα Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων	
6.Ζ.1	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Επιχορηγήσεις ΖΕΥ	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.2	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Επιχορηγήσεις ΖΕΥ	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.3	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Υποδομές Επαναφόρτισης	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.4	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Υποδομές Επαναφόρτισης	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.5	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Επιχορηγήσεις για Έρευνα	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.6	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Επιχορηγήσεις για Έρευνα	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.7	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Υποδομές Επαναφόρτισης	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Ζ.8	Διοικητικός Υπάλληλος για τις Επιχορηγήσεις για Έρευνα	ΤΕ στα οικονομικά ή τη διοίκηση Ζετή επαγγελματική εμπειρία στη (δημόσια) διοίκηση και τα οικονομικά
6.Η	Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας	
6.Η.1	Συντονιστής Ε&Κ στον τομέα της	ΠΕ (διδακτορικό ή μεταπτυχιακό) στη μηχανική

	ηλεκτροκίνησης	8ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Κ, ιδίως στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
6.Η.2	Ερευνητής Τεχνολογίας Ηλεκτρικών Οχημάτων	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Α, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων
6.Η.3	Ερευνητής Τεχνολογίας Επαναφόρτισης	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Α, ιδίως στον τομέα της επαναφόρτισης Η/Ο
6.Η.4	Εμπειρογνώμονας Προτύπων Ηλεκτρικών Οχημάτων	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία σε τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων
6.Η.5	Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υποδομών Επαναφόρτισης	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία σε τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
6.Η.6	<i>Ερευνητής Τεχνολογίας Υδρογονοκίνητων Οχημάτων</i>	<i>ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Α, ιδίως στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων</i>
6.Η.7	<i>Ερευνητής Τεχνολογίας Ανεφοδιασμού Καυσίμων</i>	<i>ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 5ετή επαγγελματική εμπειρία στην Ε&Α, ιδίως στον τομέα του ανεφοδιασμού με υδρογόνο</i>
6.Η.8	<i>Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υδρογονοκίνητων Οχημάτων</i>	<i>ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 3ετή επαγγελματική εμπειρία σε τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υδρογονοκίνητων οχημάτων</i>
6.Η.9	<i>Εμπειρογνώμονας Προτύπων Υποδομών Ανεφοδιασμού</i>	<i>ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη μηχανική 3ετή επαγγελματική εμπειρία σε τεχνικά πρότυπα, ιδίως στον τομέα των υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο</i>
6.Θ	Τμήμα Συντονισμού και Επικοινωνίας	
6.Θ.1	Υπεύθυνος Συνεργασίας για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 8ετή επαγγελματική εμπειρία στη διαχείριση της συνεργασίας και του συντονισμού πολλών

		ενδιαφερομένων μερών, ιδίως στον τομέα της ηλεκτροκίνησης
6.Θ.2	Υπεύθυνος Πληροφοριακού Υλικού και Ιστοσελίδας για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών)	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά ή στην τεχνολογία πληροφοριών 4ετή επαγγελματική εμπειρία στην ανάπτυξη και διαχείριση πληροφοριακού υλικού και ιστότοπων
6.Θ.3	Υπεύθυνος Επικοινωνίας για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (πτυχίο) στις δημόσιες σχέσεις 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας
6.Θ.4	Υπεύθυνος Επικοινωνίας για την ηλεκτροκίνηση	ΠΕ (πτυχίο) στις δημόσιες σχέσεις 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας
6.Θ.5	Υπεύθυνος του Γραφείου Υποστήριξης για την ηλεκτροκίνηση (Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών)	ΠΕ (πτυχίο) στα οικονομικά ή στη μηχανική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και της κινητικότητας με υδρογόνο)
6.Θ.6	Υπεύθυνος Συνεργασίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη μηχανική ή το δίκαιο 6ετή επαγγελματική εμπειρία στη διαχείριση της συνεργασίας και του συντονισμού πολλών ενδιαφερομένων μερών, ιδίως στον τομέα της κινητικότητας με υδρογόνο
6.Θ.7	Υπεύθυνος Επικοινωνίας για την Κινητικότητα με Υδρογόνο	ΠΕ (πτυχίο) στις δημόσιες σχέσεις 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας
6.1	Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων	
6.1.1	Υπεύθυνος Πολιτικής Ανθρώπινων Πόρων	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη διοίκηση ή στο δίκαιο 6ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ανθρώπινων πόρων
6.1.2	Υπεύθυνος Προσλήψεων και Συμβάσεων Ανθρώπινων Πόρων	ΠΕ (πτυχίο) στη διοίκηση ή στο δίκαιο 4ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ανθρώπινων πόρων
6.1.3	Λογιστής Μισθοδοσίας Ανθρώπινων Πόρων	ΤΕ στη λογιστική 3ετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής

6.IA	Τμήμα Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων	
6.IA.1	Υπεύθυνος Οικονομικού Ελέγχου	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στη διοίκηση ή στα οικονομικά βετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της οικονομικής διαχείρισης
6.IA.2	Υπεύθυνος Λογιστηρίου	ΤΕ στη λογιστική ζετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής
6.IA.4	Υπεύθυνος Οικονομικών Συναλλαγών	ΤΕ στη λογιστική ζετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της λογιστικής
6.IB	Τμήμα Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών	
6.IB.1	Υπεύθυνος Προμηθειών	ΠΕ (μεταπτυχιακό) στα οικονομικά, τη διοίκηση ή το δίκαιο βετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα των προμηθειών, ιδίως στον δημόσιο τομέα
6.IB.2	Υπεύθυνος Εγκαταστάσεων	ΤΕ στη διοίκηση ζετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διοίκησης, ιδίως κτιριακών εγκαταστάσεων
6.IB.3	Υπεύθυνος ΤΠΕ	Τεχνολογία Πληροφοριών ζετή επαγγελματική εμπειρία στον τομέα της διαχείρισης ΤΠΕ

7.2 Οικονομικοί πόροι του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Πηγές εσόδων του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Οι πιθανές πηγές εσόδων για τους δημόσιους φορείς, εκτός από τις δημόσιες εταιρείες και τις δημόσιες επιχειρήσεις που ασκούν εμπορικές επιχειρηματικές δραστηριότητες, είναι συνήθως περιορισμένες και συγκεκριμένες, ανάλογα με το αντικείμενο των φορέων και των δραστηριοτήτων τους. Στην περίπτωση του ΕΟΗ, αναμένεται ότι η κύρια πηγή εσόδων του θα είναι οι ετήσιες επιχορηγήσεις από τους προϋπολογισμούς των εποπτευόμενων υπουργείων (ΥΜΕ και ΥΠΕΝ). Οι επιχορηγήσεις αυτές θα πρέπει να εγγράφονται στον ετήσιο τακτικό προϋπολογισμό των αρμόδιων υπουργείων. Αυτός είναι ο συνήθης τρόπος χρηματοδότησης παρόμοιων δημόσιων φορέων στην Ελλάδα. Λόγω της εντολής και των αρμοδιοτήτων του, ο ΕΟΗ θα αναλάβει μέρος του φόρτου εργασίας και των δραστηριοτήτων που διαφορετικά θα έπρεπε να υλοποιηθούν από τα αρμόδια υπουργεία, με αντίστοιχη μείωση των ανθρώπινων και οικονομικών πόρων που χρειάζονται τα υπουργεία αυτά για τη δική τους λειτουργία.

Εκτός από επιχορηγήσεις από τα εποπτευόμενα υπουργεία, ο ΕΟΗ θα μπορούσε επίσης να δέχεται δωρεές κεφαλαίων από τρίτους (π.χ. δήμους ή εταιρείες του ιδιωτικού τομέα που δραστηριοποιούνται στην αγορά ηλεκτροκίνησης). Αναμένεται ότι τέτοιες δωρεές θα πραγματοποιούνται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και πιθανώς με τη μορφή οικονομικής εισφοράς σε μια συγκεκριμένη εφάπαξ δραστηριότητα ή έργο του οργανισμού. Συνεπώς, η επιλογή αυτή δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αξιόπιστη βάση κάλυψης των συνεχών λειτουργικών εξόδων του οργανισμού.

Μια άλλη πιο σημαντική πιθανή πηγή εσόδων θα μπορούσε να είναι η συμμετοχή του ΕΟΗ σε εθνικά και διεθνή έργα Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς της κινητικότητας με υδρογόνο). Αυτό εξαρτάται φυσικά από την τελική απόφαση εάν η συμμετοχή σε έργα Ε&Κ θα περιλαμβάνεται στις αρμοδιότητες του οργανισμού. Σε περίπτωση που η συμμετοχή αυτή είναι δυνατή, ο ΕΟΗ θα μπορούσε είτε να λάβει απευθείας ανάθεση από τη ΓΓΕΚ για την υλοποίηση σχετικών έργων Ε&Κ ή/και να συμμετάσχει σε εθνικές και ευρωπαϊκές προσκλήσεις για τέτοια έργα Ε&Κ. Το τελευταίο θα επιτρέψει επίσης στον ΕΟΗ να κινητοποιήσουν πρόσθετη χρηματοδότηση από σχετικά προγράμματα της ΕΕ για Ε&Κ σχετικά με την ηλεκτροκίνηση (και την κινητικότητα με υδρογόνο) στην Ελλάδα. Το κύριο μειονέκτημα που σχετίζεται με αυτήν την πηγή χρηματοδότησης είναι ότι δεν μπορεί να προγραμματιστεί ή να προβλεφθεί και ότι θα αφορά συγκεκριμένα έργα. Επομένως δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε συνεχή βάση για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του ΕΟΗ.

Σε πιο περιορισμένο βαθμό, ο ΕΟΗ θα μπορούσαν επίσης να λάβει πρόσθετα έσοδα από τις δημόσιες αρχές ή από τους παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης για να παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που θα ήταν υπεύθυνος για τη διαχείριση προγραμμάτων επιχορήγησης για την αγορά ZEV, την ανάπτυξη υποδομών ZEV ή τη χρηματοδότηση έργων Ε&Κ, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να λάβει μέρος του

προϋπολογισμού των προγραμμάτων αυτών για την κάλυψη των εξόδων που θα υποστεί για τη διαχείρισή τους. Εναλλακτικά, ιδίως στην περίπτωση διαγωνισμών για υποδομές ZEV, θα μπορούσε να απαιτηθεί από τις συμμετέχουσες ιδιωτικές εταιρείες η καταβολή ενός διοικητικού τέλους. Σε περίπτωση που ο ΕΟΗ θα έχει αρμοδιότητες στον τομέα της αδειοδότησης των υποδομών ZEV, θα μπορούσε να επιβάλει και ειδικά τέλη αδειοδότησης σε ιδιωτικές εταιρείες για τις σχετικές διοικητικές υπηρεσίες. Το ίδιο θα μπορούσε να ισχύει και για τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης.

Τέλος, θα ήταν πιθανό να δημιουργηθούν ειδικές νέες πηγές εσόδων για τον οργανισμός με τη μορφή ειδικών δημόσιων εισφορών ή διάθεση μέρους άλλων δημόσιων εσόδων. Αυτό θα αφορά ιδίως τις εισφορές ή τους φόρους από τον ελληνικό τομέα μεταφορών και θα πρέπει γενικά να συμφωνηθεί με το Υπουργείο Οικονομικών. Για παράδειγμα, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να λάβει μέρος των εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης ή τα τέλη κυκλοφορίας που επιβάλλονται στα συμβατικά οχήματα (δηλαδή με κινητήρα εσωτερικής καύσης). Εναλλακτικά, ο ΕΟΗ θα μπορούσε επίσης να καλύψει μέρος των εσόδων από την επιβολή φόρων ενέργειας ή/και άνθρακα από την πώληση ορυκτών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, π.χ. από τον «Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης» για την πώληση ορυκτών καυσίμων ή από το «Πράσινο Τέλος» που επιβάλλεται στην πώληση ντίζελ στην Ελλάδα από τις αρχές του 2021.

Παραδοχές για την εκτίμηση των δαπανών προσωπικού του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Στα επόμενα υποκεφάλαια θα αναλυθούν οι εκτιμώμενες δαπάνες για τη λειτουργία του ΕΟΗ. Παρόλο που η νομική μορφή του οργανισμού θα καθοριστεί σε μεταγενέστερο χρόνο, θα υπάρξει πιθανώς η ανάγκη να τηρηθεί ή τουλάχιστον να ληφθεί υπόψη το ενιαίο μισθολογικό πλαίσιο του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα για το προσωπικό του οργανισμού. Σε περίπτωση δημόσιου φορέα δημοσίου δικαίου, όλο το προσωπικό του οργανισμού θα αμείβεται με το μισθολογικό πλαίσιο του δημόσιου τομέα. Σε περίπτωση δημόσιου φορέα ιδιωτικού δικαίου, θα εξακολουθούσε να υπάρχει η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων εργασίας δημοσίου δικαίου με το σύνολο ή μέρος των εργαζομένων, ιδίως για τις μόνιμες διοικητικές θέσεις. Επιπλέον, θα υπάρχει η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων εργασίας ιδιωτικού δικαίου για μέρη του προσωπικού, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου («ΙΔΟΧ») και συμβάσεις αορίστου χρόνου («ΙΔΑΧ»), οι οποίες επίσης θα ακολουθούν το μισθολογικό πλαίσιο του δημοσίου. Σε ειδικές περιπτώσεις, θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιούνται συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για εξωτερικούς εμπειρογνώμονες σε ορισμένες θέσεις, ιδίως για όσες έχουν πιο εξειδικευμένες απαιτήσεις. Το κόστος που συνεπάγονται οι τελευταίοι τύποι συμβάσεων μπορεί να ποικίλλει και εξαρτάται από τις συνθήκες της αγοράς.

Λόγω των επιμέρους διαφορών μεταξύ των εργαζομένων ως προς τα τέκνα και την οικογενειακή κατάσταση ή/και πιθανά άλλα επιδόματα, η αντιστοιχία των επιδομάτων θέσεων και ευθύνης στα επίπεδα που περιγράφονται στο ενιαίο μισθολογικό πλαίσιο δημοσίου του Ν. 4354/2015 (το οποίο θα πρέπει να καθοριστεί οριστικά με τον ιδρυτικό

νόμο του ΕΟΗ), έχουν γίνει κάποιες παραδοχές προκειμένου να διατυπωθούν προβλέψεις για το κόστος.

Οι προβλέψεις για το κόστος υπολογίζονται σε περίοδο δέκα ετών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου έχουν υπολογιστεί οι μισθολογικές αναπροσαρμογές που προβλέπονται στον Ν. 4354/2015 για κάθε επίπεδο ακαδημαϊκού πτυχίου. Τέτοιες προσαρμογές γίνονται ανά διετία για τους υπαλλήλους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΠΕ και ΤΕ) και ανά διετία για τους υπαλλήλους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΔΕ).

Για την κατάταξη σε μισθολογική κλίμακα, έχουν ληφθεί επίσης υπόψη τα έτη προϋπηρεσίας, όπως περιγράφονται στο οργανόγραμμα για κάθε θέση, καθώς και τυχόν μεταπτυχιακοί τίτλοι, όπως Master ή διδακτορικό. Για έναν εργαζόμενο με μεταπτυχιακό τίτλο Master, στη συνολική εμπειρία του προστίθενται τέσσερα έτη. Για έναν υπάλληλο με διδακτορικό, στη συνολική εμπειρία του προστίθενται δώδεκα έτη εμπειρίας. Το τελικό επίπεδο μισθού πριν από την προσθήκη τυχόν άλλων επιδομάτων καθορίζεται από τα συνολικά έτη αναγνωρισμένης εμπειρίας.

Επιπλέον, μια πρόσθετη υπόθεση που γίνεται στον υπολογισμό είναι ότι κάθε υπάλληλος του οργανισμού θα έχει κατά μέσο όρο ένα παιδί. Το επίδομα για ένα παιδί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 4354/2015 είναι 50 ευρώ. Για τα επιδόματα θέσεως ευθύνης, λόγω της νέας και ιδιαίτερης φύσης του οργανισμού, δεν αποκλείεται να πρέπει να εκδοθεί απόφαση αντιστοιχίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 5 του Ν. 4354/2015. Για τις εκτιμήσεις μας, ως επίπεδα για τα επιδόματα ευθύνης χρησιμοποιήσαμε τα μικτά ποσά των 450 ευρώ για το επίπεδο του Γενικού Διευθυντή, των 350 ευρώ για το επίπεδο των Αναπληρωτών Διευθυντών και των 290 ευρώ για το επίπεδο του Προϊσταμένου Τμήματος. Είναι πιθανό να επιλεγεί κάποια αντιστοιχία με υψηλότερο επίδομα κατά την ίδρυση του οργανισμού.

Όλοι οι μισθοί υπολογίζονται σε 12μηνη ετήσια βάση. Οι εργοδοτικές εισφορές υπολογίζονται στο επίπεδο του 18,43%. Για να προκύψει το συνολικό μηνιαίο κόστος των εργαζομένων, ο ακαθάριστος μισθός με την προσθήκη τυχόν επιδομάτων πολλαπλασιάζεται με το επίπεδο των εργοδοτικών εισφορών και στη συνέχεια προστίθεται στο αποτέλεσμα. Το ετήσιο ποσό υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντάς το με τον συντελεστή 12.

Παρόλο που κατά τον χρόνο σύνταξης του παρόντος, ο ονομαστικός πληθωρισμός στην Ελλάδα είναι πάνω από 10%, αναμένουμε ότι μεσοπρόθεσμα, εντός της δεκαετίας που αφορούν οι προβλέψεις αυτής της μελέτης, θα επανέλθει στα επίπεδα του 2% ετησίως. Για τον λόγο αυτό, χρησιμοποιήθηκε σταθερός πληθωρισμός 2% για ολόκληρη τη δεκαετή περίοδο, ανάλογα με τη περίπτωση σε όλους τους υπολογισμούς κόστους. .

Μια άλλη πηγή αβεβαιότητας που δεν μπορεί να εκτιμηθεί «a priori» είναι η αναγνώριση των μεταπτυχιακών τίτλων ως προς τις μισθολογικές αναπροσαρμογές, σε περίπτωση που η θέση δεν τα απαιτεί. Για παράδειγμα, σε μια θέση για την οποία απαιτείται μόνο πτυχίο ανώτερης σχολής, εάν ο επιλεγμένος υπάλληλος είναι κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, εφόσον θεωρείται σχετικός με το επιστημονικό πεδίο της θέσης, θα του αναγνωριστούν τέσσερα έτη εμπειρίας και θα προστεθούν στα συνολικά έτη εμπειρίας του

για τον υπολογισμό του μισθολογικού επιπέδου στο οποίο εντάσσεται. Το ίδιο ισχύει αντίστοιχα και για τα διδακτορικά διπλώματα.

Επίσης, η αποζημίωση για τη συμμετοχή των μελών του διοικητικού συμβουλίου στις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια, καθώς εξαρτάται από τον συνολικό αριθμό των συνεδριάσεων ανά έτος και το ύψος της αποζημίωσης που ορίζει ο ιδρυτικός νόμος του ΕΟΗ.

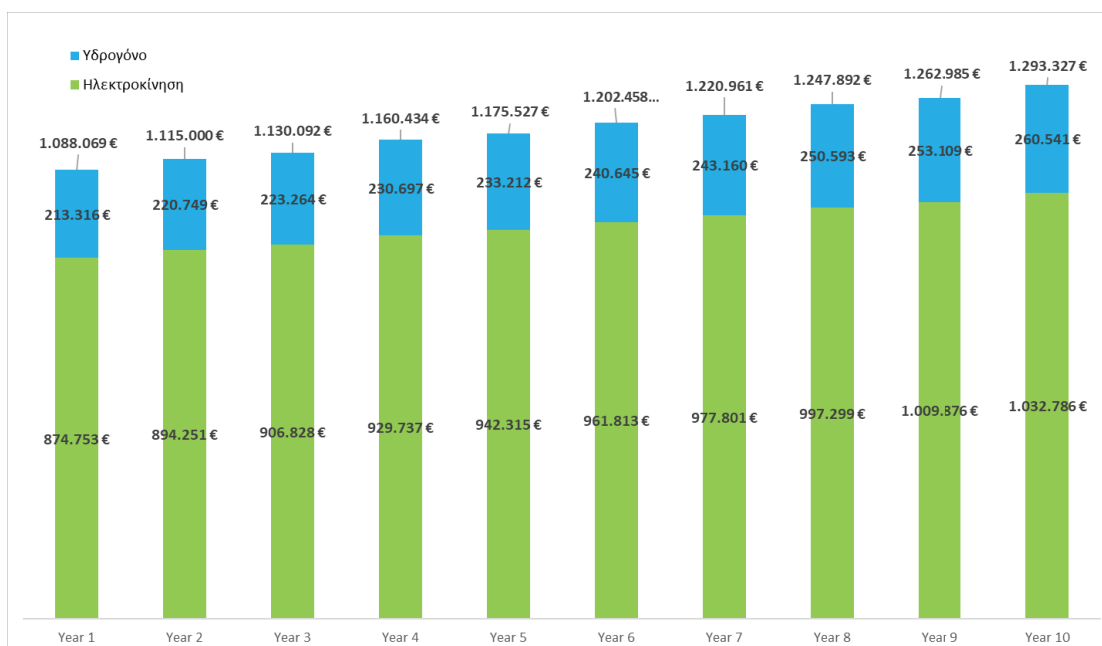
Σημειώνεται ότι εάν με τον ιδρυτικό νόμο του ΕΟΗ επιτρέπεται η πλήρωση οποιασδήποτε από τις θέσεις με προσωρινές συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου (ειδικά για τις νομικές υπηρεσίες) και όχι αποκλειστικά από μόνιμους υπαλλήλους υπό το καθεστώς μισθοδοσίας του δημοσίου, τότε το κόστος θα μπορούσε να είναι υψηλότερο για τις θέσεις αυτές.

Οι εκτιμήσεις αυτές θα πρέπει να θεωρηθούν ως βάση υπολογισμού του κόστους του οργανισμού βάσει του ενιαίου πλαισίου μισθοδοσίας του δημοσίου. Ως εκ τούτου, τα επίπεδα μισθών είναι γενικά χαμηλότερα από εκείνα που ισχύουν στις τρέχουσες συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου που χρησιμοποιούνται στην αγορά για τους μισθωτούς πλήρους απασχόλησης, οι οποίοι έχουν 14 μισθούς ετησίως και υψηλότερα συνολικά επίπεδα μισθών, καθώς και εργοδοτικές κοινωνικές εισφορές. Σε ξεχωριστό υποκεφάλαιο θα παρουσιαστεί, για λόγους αναφοράς, μια παρουσίαση της εκτίμησης του κόστους προσωπικού σε ένα σενάριο όπου όλες οι θέσεις καλύπτονται με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου σύμφωνα με τους όρους του ιδιωτικού τομέα.

Επισκόπηση των ετήσιων δαπανών προσωπικού του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Ο ΕΟΗ προβλέπεται να έχει Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο θα απαρτίζεται από πέντε (5) άτομα, συμπεριλαμβανομένου του προέδρου, τριών (3) εκπροσώπων της ελληνικής κυβέρνησης, καθώς και ενός (1) εκπροσώπου των εργαζομένων του ΕΟΗ. Από αυτούς, μόνο ο πρόεδρος και ο εκπρόσωπος των εργαζομένων θα είναι εργαζόμενοι του ΕΟΗ. Ο οργανισμός θα περιλαμβάνει επίσης τρία (3) γραφεία διευθυντών και οκτώ (8) τμήματα με συνολικά πενήντα έξι (56) υπαλλήλους, καθώς και εμπειρογνώμονες για τις δραστηριότητες που σχετίζονται με το υδρογόνο. Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται το συνολικό ετήσιο κόστος προσωπικού του οργανισμού βάσει του ενιαίου μισθολογικού πλαισίου για τα πρώτα δέκα έτη.

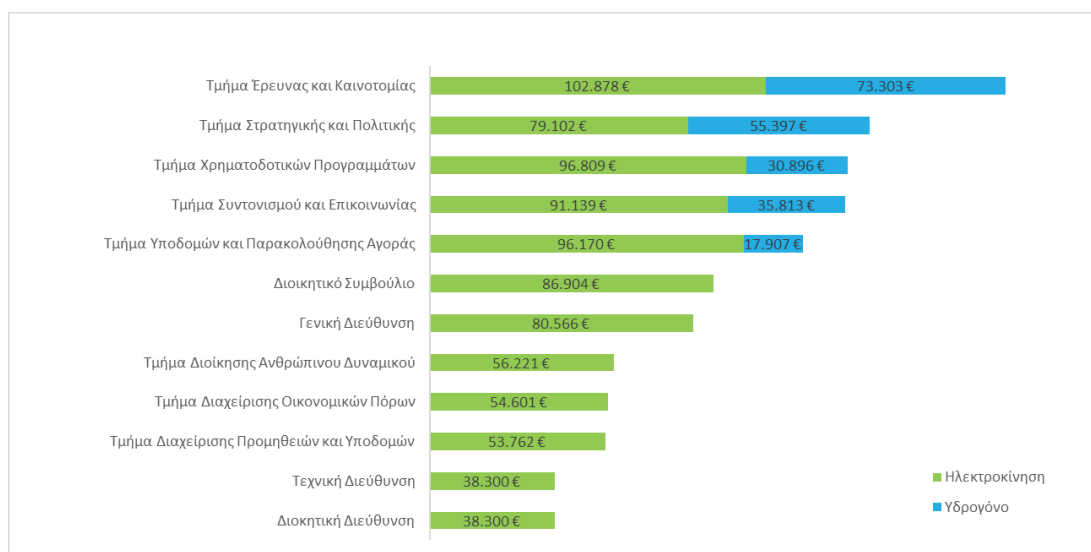
Σχήμα 12: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ κατά τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του



Για το πρώτο έτος, το κόστος για το διοικητικό προσωπικό καθώς και για το τεχνικό προσωπικό που εργάζεται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης θα ανερχόταν σε 874.753 €. Το πρόσθετο κόστος μόνο για το τεχνικό προσωπικό που ασχολείται με το υδρογόνο θα ανερχόταν σε 213.316 €. Τα ποσά αυτά αυξάνονται σε 1.032.786 € και 260.541 €, αντίστοιχα, για το δέκατο έτος. Η μεταβολή των σχετικών ποσών οφείλεται στις τακτικές μισθολογικές αναπροσαρμογές με βάση τα έτη επαγγελματικής εμπειρίας, σύμφωνα με το ενιαίο μισθολόγιο του δημοσίου. Οποιοσδήποτε άλλες παράμετροι κόστους παραμένουν σταθερές.

Στο παρακάτω σχήμα και πίνακα παρουσιάζεται η ανάλυση του κόστους προσωπικού που σχετίζεται με καθένα από τα προτεινόμενα γραφεία και τμήματα. Οι δαπάνες προσωπικού που σχετίζονται με το υδρογόνο αφορούν και τα πέντε τεχνικά τμήματα του ΕΟΗ. Για λόγους σαφήνειας, παρουσιάζεται μόνο η ανάλυση του πρώτου έτους.

Σχήμα 13: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ ανά οργανική μονάδα



Το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών προσωπικού αναμένεται να απαιτηθεί για τα τεχνικά τμήματα του ΕΟΗ, ανάλογα με το μέγεθός τους ως προς τον αριθμό των θέσεων, όπως περιγράφεται ήδη στο κεφάλαιο 0. Εάν προβλέπεται να εξαιρεθεί το υδρογόνο από τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ, ο συνολικός αριθμός των απαιτούμενων εργαζομένων θα μειωθεί από πενήντα έξι (56) σε σαράντα τέσσερις (44).

Πίνακας 5: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ ανά οργανική μονάδα

Τμήμα	ηλεκτροκίνηση	Θέση	Υδρογόνο	Θέση	Σύνολο	Σύνολο θέσεων
Διοικητικό Συμβούλιο	86.904,13 €	2			86.904,13 €	2
Γραφείο του Γενικού Διευθυντή	80.565,56 €	4			80.565,56 €	4
Γραφείο του Τεχνικού Διευθυντή	38.300,26 €	2			38.300,26 €	2
Γραφείο του Διοικητικού Διευθυντή	38.300,26 €	2			38.300,26 €	2
Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων	56.221,09 €	3			56.221,09 €	3
Τμήμα Διαχείρισης Οικονομικών Πόρων	54.600,97 €	3			54.600,97 €	3
Τμήμα Διαχείρισης Προμηθειών και Υποδομών	53.762,48 €	3			53.762,48 €	3
Τμήμα Στρατηγικής και Πολιτικής	79.101,77 €	4	55.396,82 €	3	134.498,58 €	7
Τμήμα Υποδομών και Παρακολούθησης της Αγοράς	96.169,90 €	5	17.906,62 €	1	114.076,51 €	6
Τμήμα Συντονισμού και Επικοινωνίας	91.138,99 €	5	35.813,23 €	2	126.952,22 €	7
Τμήμα Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων	96.809,42 €	6	30.896,02 €	2	127.705,44 €	8
Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας	102.877,77 €	5	73.303,43 €	4	176.181,21 €	9

Σύνολο	874.753 €	44	213.316 €	12	1.088.069 €	56
---------------	------------------	-----------	------------------	-----------	--------------------	-----------

Επισκόπηση του αρχικού επενδυτικού κόστους του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Εκτός από τις δαπάνες προσωπικού, ο οργανισμός θα έχει και άλλες δαπάνες που είναι απαραίτητες για την αποτελεσματική λειτουργία του. Ορισμένες από αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν ως αρχικές επενδυτικές δαπάνες που θα προκύψουν εφάπαξ κατά την ίδρυση του οργανισμού, ενώ άλλες είναι ετήσιες επαναλαμβανόμενες λειτουργικές δαπάνες.

Για τη φυσική εγκατάσταση του οργανισμού, θα χρειαστεί να ενοικιαστούν χώροι γραφείων, σε περίπτωση που αυτοί δεν παραχωρηθούν δωρεάν από το ελληνικό δημόσιο. Θα χρειαστεί επίσης να αποκτηθούν έπιπλα γραφείου, ηλεκτρονικοί υπολογιστές και εκτυπωτές. Επιπλέον, προβλέπεται η αγορά τριών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ενδεχομένως και ενός FCEV), για τη μετακίνηση του προσωπικού του οργανισμού, αλλά και για την επίδειξη στην πράξη της χρήσης και των πλεονεκτημάτων της ηλεκτροκίνησης σε δημόσιες εκδηλώσεις και εκθέσεις που θα διοργανώσει ο οργανισμός.

Οι δαπάνες αυτές υπολογίζονται για ένα σενάριο χαμηλής εκτίμησης, ένα σενάριο μέσης εκτίμησης, καθώς και ένα σενάριο υψηλής εκτίμησης, με βάση την έρευνα αγοράς. Στον παρακάτω πίνακα, η μέση εκτίμηση παρουσιάζεται επίσης σε συνδυασμό με ορισμένους δείκτες που αφορούν τη μοναδιαία δαπάνη, ήτοι την αναλογία δαπάνης ανά εργαζόμενο, καθώς και το ποσοστό τους στο συνολικό ετήσιο κόστος προσωπικού για το πρώτο έτος λειτουργίας.

Πίνακας 6: Αρχική δαπάνη επένδυσης κατά την ίδρυση του ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιο υ κόστους προσωπικού
Υπολογιστές	Κόστος επένδυσης	47.200 €	59.000 €	53.100 €	1.000 €	5,4%
Έπιπλα γραφείου	Κόστος επένδυσης	31.270 €	38.350 €	34.810 €	650 €	3,5%
Εκτυπωτές	Κόστος επένδυσης	10.000 €	20.000 €	15.000 €	339 €	1,8%
Ηλεκτρικά οχήματα (αγορά 3 αυτοκινήτων)	Κόστος επένδυσης	135.000 €	165.000 €	150.000 €	2.797 €	15,2%

Όσον αφορά τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, υπολογίστηκε μία τυποποιημένη λειτουργική μονάδα (επιτραπέζιος ή φορητός υπολογιστής) για όλους τους υπαλλήλους του οργανισμού.

Όσον αφορά τα έπιπλα γραφείου, υπολογίστηκε ένα γραφείο και μια καρέκλα γραφείου για κάθε θέση, καθώς και ένα τραπέζι συσκέψεων και καρέκλες για το διοικητικό συμβούλιο. Όσον αφορά τους εκτυπωτές, προβλέπεται είτε μια μεγάλη επαγγελματική εκτυπωτική μονάδα γραφείου που μπορεί να καλύψει όλες τις ανάγκες του οργανισμού (ανάλογα με τη διάταξη των γραφείων) είτε μικρότερες εκτυπωτικές μονάδες γραφείου με την προσθήκη μεμονωμένων επιτραπέζιων εκτυπωτών.

Όσον αφορά τα ηλεκτρικά οχήματα, το υψηλό σενάριο εκτίμησης για το κόστος αγοράς τους είναι 55.000 € ανά μονάδα, το οποίο θα πρέπει να καλύπτει τις περισσότερες από τις διαθέσιμες μάρκες και τύπους οχημάτων.

Επισκόπηση των ετησίως επαναλαμβανόμενων λειτουργικών δαπανών του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Στο παρόν υποκεφάλαιο, παρουσιάζονται ανά κατηγορία κόστους οι ετήσιες επαναλαμβανόμενες δαπάνες που απαιτούνται για τη συνεχή λειτουργία του οργανισμού (με εξαίρεση τις δαπάνες προσωπικού που έχουν αναλυθεί ήδη ανωτέρω).

Ενοικίαση γραφείων

Η σημαντικότερη λειτουργική δαπάνη του ΕΟΗ θα είναι το ενοίκιο για τους χώρους που θα χρησιμοποιηθεί. Εκτιμάται ότι ο οργανισμός θα χρειαζόταν έναν χώρο γραφείων περίπου 1000 m², συμπεριλαμβανομένων όλων των δευτερευόντων και κοινόχρηστων χώρων.

Από την έρευνα αγοράς για χώρους γραφείων στην Αθήνα προέκυψε ένα μέσο εύρος τιμών μεταξύ 15-25 €/m². Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν ακόμη πιο ακριβοί χώροι γραφείων υψηλής ποιότητας. Επομένως, εάν ο οργανισμός χρησιμοποιεί ενοικιαζόμενους χώρους, το μηνιαίο μίσθωμα θα μπορούσε να είναι έως και 25.000 € και συνολικά 300.000 € ετησίως. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι στις εκτιμήσεις δεν έχει συμπεριληφθεί οποιουδήποτε είδους κόστος για ανακαινίσεις. Επίσης, σε περίπτωση που χρησιμοποιηθεί υπάρχον δημόσιο κτίριο που ανήκει στο κράτος, το κόστος αυτό θα ήταν ενδεχομένως χαμηλότερο.

Πίνακας 7: Μηνιαίο κόστος ενοικίασης γραφείων για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Ενοικίαση γραφείων	Μηνιαίως	15.000 €	25.000 €	20.000 €	424 €	2,3%

Υπηρεσίες καθαρισμού

Ο καθαρισμός ενός ολόκληρου κτιρίου γραφείων του μεγέθους που εκτιμάται ότι θα χρειαστεί ο ΕΟΗ θα χρειαστεί σημαντικό αριθμό υπηρεσιών καθαρισμού. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να ανατεθούν με υπεργολαβία σε ένα εξειδικευμένο συνεργείο καθαρισμού

ή να παρέχονται από προσωπικό καθαρισμού που θα απασχολείται από τον ΕΟΗ. Λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό κόστος για συγκρίσιμες δημόσιες υπηρεσίες στην Ελλάδα, θα αρκεί ένα ποσό της τάξης των 40.000 - 45.000 € ετησίως για την κάλυψη των δαπανών αυτών.

Πίνακας 8: Ετήσιο κόστος υπηρεσιών καθαρισμού για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Υπηρεσίες καθαρισμού	Ετησίως	40.000 €	45.000 €	42.500 €	763 €	4,1%

Κόστος ύδρευσης

Για το κόστος του νερού που θα χρησιμοποιείται στα γραφεία του ΕΟΗ, η εκτίμηση προέκυψε με την αξιολόγηση του ποσοστού του κόστους σε σχέση με το συνολικό κόστος του προσωπικού στα γραφεία άλλων συγκρίσιμων δημόσιων υπηρεσιών στην Ελλάδα. Το κόστος αυτό έχει υπολογιστεί ότι κυμαίνεται μεταξύ 0,16% - 0,3% του συνολικού ετήσιου κόστους προσωπικού. Για τον ΕΟΗ, το κόστος ύδρευσης δεν θα πρέπει επομένως να υπερβαίνει τα 3.000 € για την κατανάλωση νερού από όλους τους υπαλλήλους του οργανισμού.

Πίνακας 9: Ετήσιο κόστος ύδρευσης για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Κόστος ύδρευσης	Ετησίως	1.741 €	3.264 €	2.503 €	55 €	0,3%

Κόστος τηλεπικοινωνιών

Το κόστος τηλεπικοινωνιών περιλαμβάνει την υπηρεσία διαδικτύου και τις σταθερές τηλεφωνικές γραμμές. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να παρέχονται από διάφορους παρόχους και στο πλαίσιο διαφόρων εμπορικών πακέτων. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνονται οι φυσικές τηλεφωνικές συσκευές και ένα φυσικό ή εικονικό τηλεφωνικό κέντρο. Ενδεικτικά, χρησιμοποιήθηκε το κόστος τηλεπικοινωνιών ως ποσοστό των ετήσιων δαπανών προσωπικού άλλων συγκρίσιμων δημόσιων υπηρεσιών στην Ελλάδα. Οι δαπάνες αυτές κυμαίνονται μεταξύ 0,5% - 0,6% του συνολικού ετήσιου κόστους προσωπικού και θα πρέπει να καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες του ΕΟΗ.

Πίνακας 10: Ετήσιο κόστος τηλεπικοινωνιών για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Κόστος τηλεπικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)	Ετησίως	5.440 €	6.528 €	5.984 €	111 €	0,6%

Γραφειακό υλικό

Για την εκτίμηση του κόστους του γραφειακού υλικού του ΕΟΗ χρησιμοποιήθηκε το αντίστοιχο ποσοστό επί του ετήσιου κόστους προσωπικού άλλων συγκρίσιμων δημόσιων υπηρεσιών στην Ελλάδα. Το σύνηθες εύρος εκτιμήθηκε ότι κυμαίνεται μεταξύ 0,2% - 0,3%, το οποίο για τον ΕΟΗ ανέρχεται σε περίπου 2.000 - 3.000 € και θα πρέπει να καλύπτει εκτυπωτικό υλικό, αναλώσιμα όπως μελάνι εκτυπωτών, σέρβις, κ.λπ.

Πίνακας 11: Ετήσιες δαπάνες γραφειακού υλικού για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Γραφειακό υλικό (εκτυπώσεις, αναλώσιμα)	Ετησίως	2.116 €	3.264 €	2.720 €	55 €	0,3%

Δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης

Η διάδοση πληροφοριών και επικοινωνίας για την ηλεκτροκίνηση θα αποτελέσει ουσιαστική ευθύνη του ΕΟΗ. Αυτή περιλαμβάνει, για παράδειγμα, τη συντήρηση του εθνικού ιστότοπου για την ηλεκτροκίνηση, τη διοργάνωση εκδηλώσεων και εκθέσεων, διαφημίσεις σε διάφορα μέσα (τηλεόραση, ραδιόφωνο, κοινωνικά δίκτυα κ.λπ.), δημιουργία διαφημιστικού υλικού για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο), οδηγίες για προγράμματα επιχορήγησης, οδηγούς τεχνολογίας κ.λπ. Για την εκτίμηση των πιθανών αυτών δαπανών, χρησιμοποιήθηκε ένα ποσοστό του συνολικού ετήσιου κόστους προσωπικού. Ένα ποσοστό του κόστους αυτού μεταξύ 5% - 6% αντιστοιχεί σε ένα ποσό περίπου 50.000 - 60.000 €. Το ποσό αυτό κρίνεται επαρκές για τις δραστηριότητες ενημέρωσης και επικοινωνίας του ΕΟΗ σε ετήσια βάση.

Πίνακας 12: Ετήσιες δαπάνες για τις δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης του ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Δράσεις επικοινωνίας και ενημέρωσης	Ετησίως	54.403 €	65.284 €	59.844 €	1.107 €	6,0%

Έξοδα ταξιδίων (Ελλάδα και εξωτερικό)

Η εκτίμηση του κόστους ταξιδίων γίνεται με βάση τις εκτιμώμενες ημέρες ταξιδίων. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αμοιβή για έξοδα διανυκτερεύσεων και ημερήσιων αποζημιώσεων διαφέρει ανάλογα με το αν το ταξίδι είναι στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Επίσης, δεν υπάρχει αντικειμενικός τρόπος εκτίμησης του πιθανού κόστους αεροπορικών εισιτηρίων. Για τον λόγο αυτό, έγινε εκτίμηση της συνολικής διάρκειας ταξιδίων για όλους τους εργαζόμενους του οργανισμού έως 80 ημέρες για ταξίδια τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Σε σύγκριση με τα έξοδα ταξιδίων που περιλαμβάνονται στους προϋπολογισμούς άλλων δημόσιων υπηρεσιών στην Ελλάδα, διαπιστώθηκε παρόμοια τάξη μεγέθους των εξόδων ταξιδίων σε σχέση με το συνολικό κόστος προσωπικού. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι στα ποσά αυτά έχει συμπεριληφθεί το κόστος των αεροπορικών εισιτηρίων και άλλων πιθανών μεταφορικών μέσων.

Πίνακας 13: Ετήσια έξοδα ταξιδίων για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Έξοδα ταξιδίων (Ελλάδα και εξωτερικό)	Ετησίως	13.200 €	17.600 €	15.400 €	298 €	1,6%

Συμβάσεις με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες

Λόγω της ιδιαίτερα εξειδικευμένης τεχνικής φύσης των εργασιών του ΕΟΗ, έχει προβλεφθεί ότι ενδέχεται να χρειαστεί να συναφθούν συμβάσεις με ειδικευμένους εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, σε συγκεκριμένους τομείς ή για συγκεκριμένα έργα. Οι συμβάσεις αυτές θεωρείται ότι καλύπτουν «ad hoc» ανάγκες του ΕΟΗ όσον αφορά την παροχή εξωτερικής εμπειρογνωμοσύνης και του παρέχουν πρόσθετη ευελιξία στην υλοποίηση των δραστηριοτήτων του. Παρόλο που το κόστος αυτό μπορεί να ποικίλλει από έτος σε έτος, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς, αναμένεται ότι θα επαρκεί ένα μέσο ποσό 40.000 - 60.000 € ετησίως.

Πίνακας 14: Ετήσιο κόστος συμβάσεων με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Συμβάσεις με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες	Ετησίως	40.000 €	60.000 €	50.000 €	1.017 €	5,5%

Κόστος εξωτερικής έρευνας και δοκιμών

Οι τομείς της ηλεκτροκίνησης και του υδρογόνου εξελίσσονται με γοργούς ρυθμούς, με πολλές νέες τεχνολογίες να αναπτύσσονται αυτή τη στιγμή. Όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 0, ο ΕΟΗ οφείλει ενδεχομένως να συμμετέχει σε έργα Ε&Κ, καθώς και να αναπτύσσει πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και του υδρογόνου. Για τον λόγο αυτό, έχει υπολογιστεί ειδικός προϋπολογισμός για έρευνα και δοκιμές, προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα των σχετικών συμφωνιών συνεργασίας με πανεπιστήμια ή εξειδικευμένα κέντρα δοκιμών και εργαστήρια. Τα έξοδα αυτά μπορεί να διαφέρουν από έτος σε έτος. Ένα μέγιστο ποσό περίπου 50.000 € ετησίως, που αντιστοιχεί σχεδόν στο 5% του ετήσιου συνολικού προϋπολογισμού προσωπικού, θεωρείται επομένως επαρκές για τον σκοπό αυτό.

Πίνακας 15: Ετήσιο κόστος εξωτερικής έρευνας και δοκιμών για τον ΕΟΗ

Λειτουργικές δαπάνες	Τύπος δαπανών	Χαμηλή εκτίμηση	Υψηλή εκτίμηση	Μέση εκτίμηση	Δαπάνη ανά εργαζόμενο (υψηλή εκτίμηση)	% ετήσιου κόστους προσωπικού
Κόστος εξωτερικής έρευνας και δοκιμών	Ετησίως	40.000 €	50.000 €	45.000 €	847 €	4,6%

Κόστος συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων

Για τη μετακίνηση του προσωπικού του ΕΟΗ, αλλά και για την επίδειξη της πρακτικής χρήσης και των πλεονεκτημάτων της ηλεκτροκίνησης, προτείνεται η αγορά τριών ηλεκτρικών οχημάτων (ενδεχομένως και ενός FCEV). Για τον υπολογισμό του κόστους συντήρησης των οχημάτων αυτών, έγιναν ορισμένες βασικές παραδοχές. Τα χιλιόμετρα που διανύονται ετησίως υπολογίζονται σε 15.000 με μέση κατανάλωση 20 kWh ανά 100 χιλιόμετρα. Το κόστος ηλεκτρικής ενέργειας υπολογίστηκε σε 0,33 € ανά kWh, το οποίο είναι αντιπροσωπευτικό των τρεχουσών τιμών ενέργειας. Με βάση αυτές τις τιμές ενέργειας, το ετήσιο κόστος ηλεκτρικής ενέργειας για κάθε όχημα θα ήταν περίπου 990 €.

Το κόστος ασφάλισης, που καλύπτει τις συνήθεις ασφαλιστικές παροχές, συμπεριλαμβανομένης της κλοπής και της πυρκαγιάς, υπολογίζεται σε περίπου 500 € ετησίως. Για τα τυπικά ετήσια σέρβις και τα διάφορα έξοδα, υπολογίζονται περίπου 150 € ετησίως. Έχουν επίσης συμπεριληφθεί πρόσθετες δαπάνες για την αλλαγή τακακιών φρένων και ελαστικών. Αυτή τη στιγμή δεν επιβάλλονται ετήσια τέλη κυκλοφορίας στα ηλεκτρικά οχήματα στην Ελλάδα.

Πίνακας 16: Ετήσιο κόστος συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων για τον ΕΟΗ

Κόστος Η/Ο	Υ1	Υ2	Υ3	Υ4	Υ5	Υ6	Υ7	Υ8	Υ9	Υ10
Ασφαλίσεις	500 €	510 €	520 €	531 €	541 €	552 €	563 €	574 €	586 €	598 €
Φόροι	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ	0 ευρώ
Συντήρηση	150 €	150 €	150 €	400 €	700 €	150 €	150 €	150 €	400 €	700 €
Ηλεκτρισμός	990 €	1.010 €	1.030 €	1.051 €	1.072 €	1.093 €	1.115 €	1.137 €	1.160 €	1.183 €
	1.640 €	1.670 €	1.700 €	1.981 €	2.313 €	1.795 €	1.828 €	1.862 €	2.146 €	2.481 €

Κόστος θέρμανσης, ψύξης και ηλεκτρικής ενέργειας

Για την εκτίμηση των αναγκών θέρμανσης, ψύξης και ηλεκτρικής ενέργειας του ΕΟΗ χρησιμοποιήθηκε η ειδική μέση κατανάλωση ενέργειας σύμφωνα με τα πιστοποιητικά ενεργειακής απόδοσης (ΠΕΑ) για κτίρια γραφείων στην περιοχή της Αττικής. Η εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού για τα έξοδα αυτά προκύπτει με βάση την υπόθεση ότι η λιανική τιμή ηλεκτρικής ενέργειας ανέρχεται σε 0,33 €/kWh και η λιανική τιμή φυσικού αερίου σε 0,22 €/kWh. Για τη διαχρονική εξέλιξη των τιμών λήφθηκε υπόψη σταθερός πληθωρισμός 2%. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις του ενεργειακού κόστους για ένα κτίριο γραφείων 1000 m² για το πρώτο έτος λειτουργίας του οργανισμού.

Πίνακας 17: Ετήσιο κόστος θέρμανσης, ψύξης και ηλεκτρικής ενέργειας του ΕΟΗ

Κόστος λειτουργίας	Περίοδος λειτουργίας	Ελάχ. (kWh)	Ελάχ. (€)	Μέγ. (kWh)	Μέγ. (€)
Θέρμανση	Ετησίως	36.700	8.074 €	46.903	10.319 €
Ψύξη	Ετησίως	66.114	21.818 €	68.276	22.531 €
Ηλεκτρισμός	Ετησίως	63.795	21.052 €	72.043	23.774 €
Σύνολο		166.610	50.944 €	187.222	56.624 €

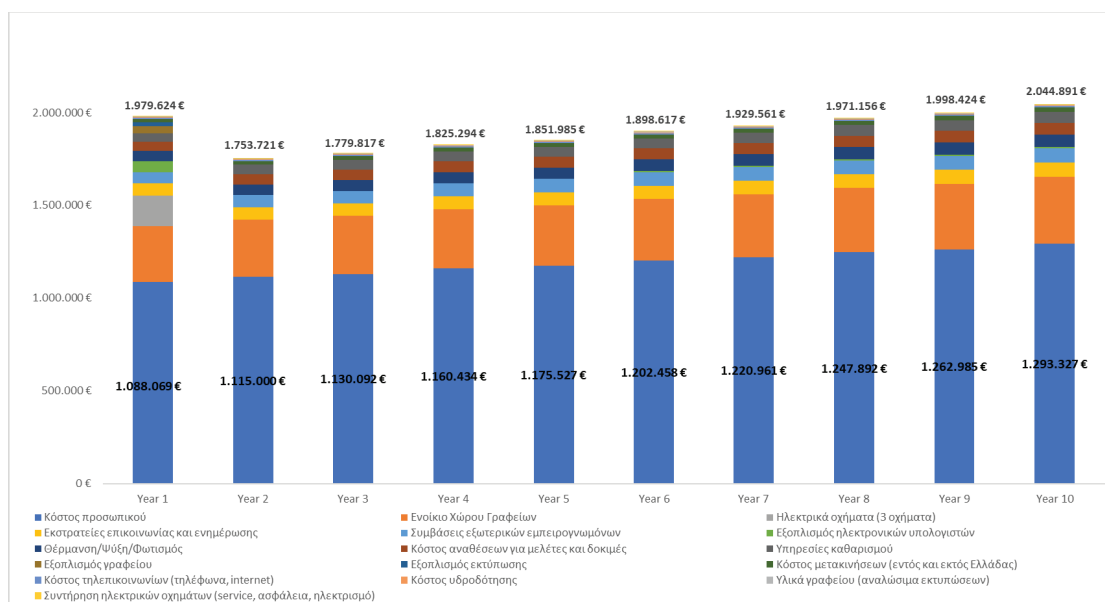
Επισκόπηση του συνολικού κόστους του εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης

Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος του ΕΟΗ περιλαμβάνει το ετήσιο κόστος προσωπικού, το αρχικό κόστος επένδυσης, καθώς και τα λοιπά ετήσια επαναλαμβανόμενα λειτουργικά έξοδα. Το άθροισμα αυτών των δαπανών αντιστοιχεί σε μια εκτίμηση του ελάχιστου προϋπολογισμού που θα απαιτηθεί για τη σύσταση και τη λειτουργία του ΕΟΗ. Οι αρχικές επενδυτικές δαπάνες αναμένεται να πραγματοποιηθούν κυρίως κατά το πρώτο έτος λειτουργίας του οργανισμού, με αποτέλεσμα να χρειαστεί αντίστοιχα υψηλότερος προϋπολογισμός. Αλλά και οι δαπάνες προσωπικού και οι λοιπές λειτουργικές δαπάνες αναμένεται να αυξηθούν με την πάροδο του χρόνου, λόγω των μισθολογικών προσαρμογών αλλά και του πληθωρισμού.

Κατά το πρώτο έτος λειτουργίας του ΕΟΗ, θα χρειαστεί ένας προϋπολογισμός 1.979.624 €, δηλαδή σχεδόν δύο εκατομμύρια ευρώ, λόγω του αρχικού κόστους επένδυσης. Οι ανάγκες σε ετήσιο προϋπολογισμό θα μειωθούν σε 1.753.721 € για το δεύτερο έτος του οργανισμού. Ωστόσο, θα αυξηθούν γραμμικά κατά τα επόμενα έτη, φθάνοντας τα 2.044.891 ευρώ, δηλαδή πάνω από δύο εκατομμύρια ευρώ στο δέκατο έτος λειτουργίας του οργανισμού. Οι δαπάνες προσωπικού αποτελούν τη σημαντικότερη κατηγορία δαπανών, η οποία αναλογεί σε περίπου 62,5% των μέσων ετήσιων δαπανών του οργανισμού κατά τα πρώτα δέκα έτη λειτουργίας του. Η δεύτερη σημαντικότερη κατηγορία δαπανών είναι τα ενοίκια γραφείων σε ποσοστό περίπου 17,3% των μέσων ετήσιων δαπανών. Οι υπόλοιπες κατηγορίες δαπανών έχουν πολύ μικρότερα επιμέρους ποσοστά,

το σύνολο των οποίων αντιστοιχεί περίπου στο 20,2% των μέσων ετήσιων δαπανών του οργανισμού.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού για τα δέκα πρώτα έτη λειτουργίας του.



Σχήμα 14: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του ΕΟΗ κατά τα πρώτα δέκα έτη λειτουργίας του

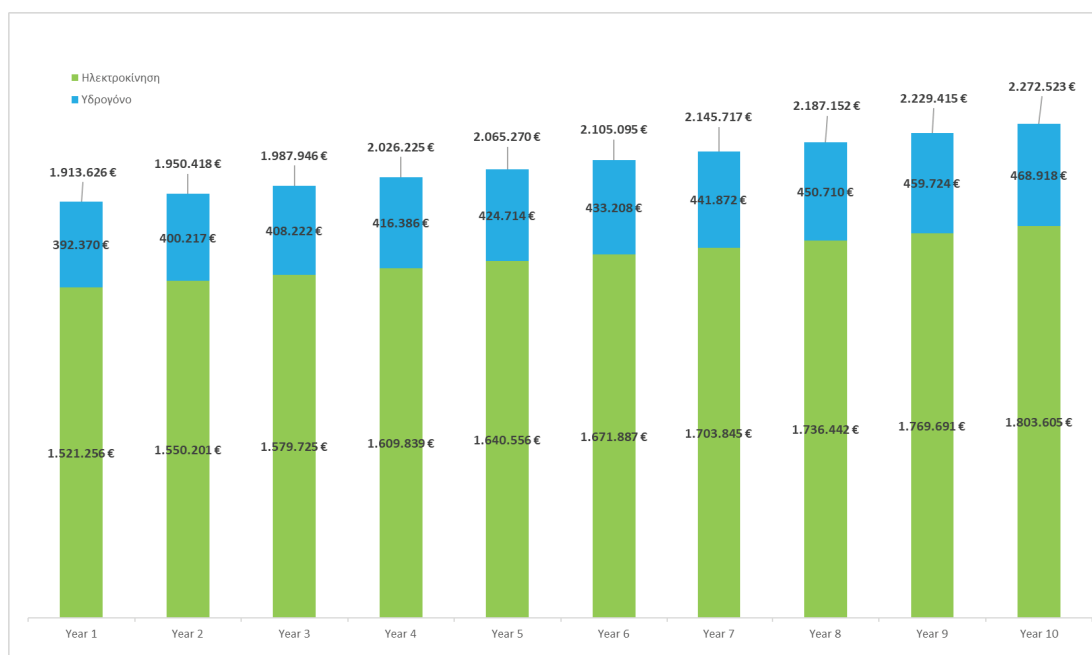
Προϋπολογισμός δαπανών για τον εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου

Κατ' αρχήν, ο ΕΟΗ θα μπορούσε να συσταθεί ως δημόσιος φορέας ιδιωτικού δικαίου. Στην περίπτωση αυτή, ο οργανισμός θα έχει τη δυνατότητα να προσλαμβάνει τους υπαλλήλους του (ή συγκεκριμένες ομάδες υπαλλήλων) με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Οι αποδοχές των εργαζομένων αυτών θα μπορούσαν να είναι πιο κοντά στους μισθούς που ισχύουν για τον ιδιωτικό τομέα. Ωστόσο, αναμένεται ότι θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον δημόσιο χαρακτήρα του οργανισμού.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ένα υποθετικό σενάριο για λόγους σύγκρισης, σύμφωνα με το οποίο όλες οι θέσεις του οργανισμού καλύπτονται από υπαλλήλους με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, οι αποδοχές και το συνολικό κόστος των οποίων κυμαίνονται μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα. Οι δαπάνες αυτές υπολογίζονται για πληρωμές 14 μισθών και με υψηλότερες εργοδοτικές κοινωνικές εισφορές, όπως ισχύει για τις θέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου.

Το επίπεδο των προσόντων και της εμπειρίας καθώς και όλες οι άλλες σχετικές απαιτήσεις είναι τα ίδια με αυτά που περιγράφονται ανωτέρω. Η εξέλιξη των δαπανών προσωπικού με την πάροδο των ετών εκτιμάται με ετήσιο συντελεστή πληθωρισμού 2%. Παρακάτω παρουσιάζονται οι συνολικές δαπάνες προσωπικού ανά έτος βάσει αυτού του σεναρίου για τα πρώτα δέκα έτη λειτουργίας του ΕΟΗ.

Σχήμα 15: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού για τον ΕΟΗ με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου



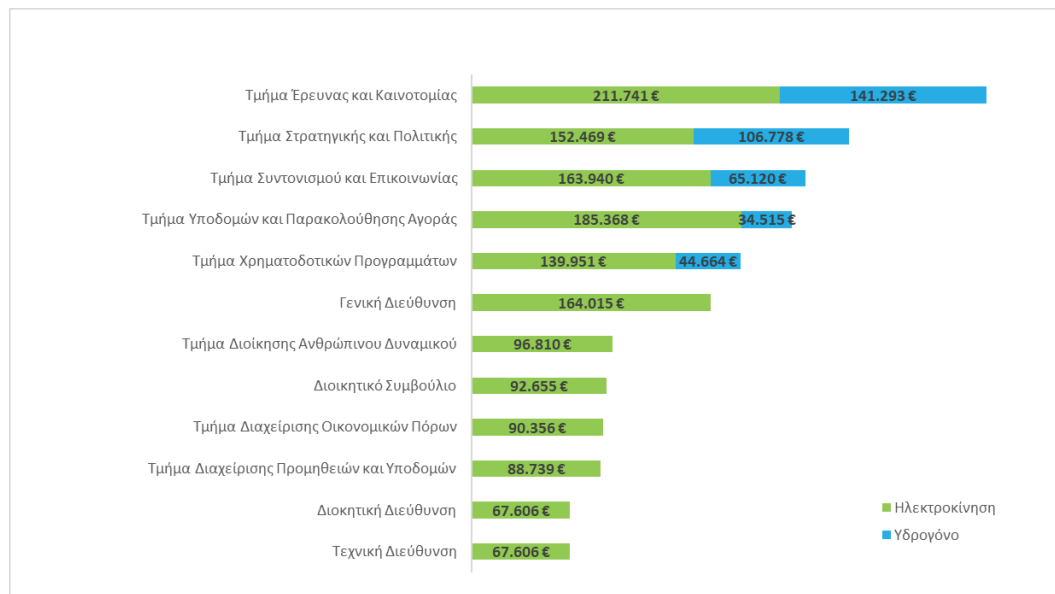
Όπως μπορούμε να δούμε, οι ετήσιες δαπάνες προσωπικού για τον ΕΟΗ σε αυτό το σενάριο είναι κατά περισσότερο από 70% υψηλότερες από τις αντίστοιχες δαπάνες στο πλαίσιο του δημόσιου μισθολογικού πλαισίου, λόγω των προαναφερόμενων διαφορών στις αποδοχές.

Οι δαπάνες προσωπικού ανά τμήμα ακολουθούν επίσης την ίδια τάση. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένες δραστηριότητες του οργανισμού, π.χ. στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας, θα απαιτήσουν εμπειρογνώμονες υψηλής ειδίκευσης, οι δαπάνες προσωπικού για συγκεκριμένες μεμονωμένες θέσεις θα μπορούσαν να είναι ακόμη και διπλάσιες από τις δαπάνες για την ίδια θέση στο πλαίσιο του δημόσιου μισθολογικού πλαισίου.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου είναι από τη φύση τους κατά τουλάχιστον 17% υψηλότερες λόγω των δύο επιπλέον μηνιαίων μισθών που καταβάλλονται ετησίως. Μια άλλη διαφορά μπορεί να αποδοθεί στις υψηλότερες κοινωνικές εισφορές περίπου 22,29%.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι δαπάνες προσωπικού ανά τμήμα του ΕΟΗ για το σενάριο των συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου.

Σχήμα 16: Ετήσιες δαπάνες προσωπικού του ΕΟΗ με συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ανά τμήμα



8. Σενάρια για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναλύθηκαν και παρουσιάστηκαν όλες οι πιθανές και εύλογες επιλογές αναφορικά με τις πιθανές αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Αυτές αντιστοιχούν σε ένα είδος μέγιστου σεναρίου όσον αφορά τη θεματική εστίαση και τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Συνεπάγονται επίσης τη μεταφορά σημαντικών αρμοδιοτήτων από το ΥΠΕΝ ή το ΥΜΕ στον ΕΟΗ. Εναλλακτικά, θα μπορούσε επίσης να προβλεφθεί η δημιουργία ενός ΕΟΗ με μειωμένες αρμοδιότητες. Αυτό θα είχε προφανώς άμεσο αντίκτυπο και στον προϋπολογισμό που θα χρειαζόταν ο οργανισμός. Για τον σκοπό αυτό, διαμορφώθηκαν τέσσερα διαφορετικά σενάρια όσον αφορά τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Τα σενάρια αυτά είναι ενδεικτικά και μη εξαντλητικά, δηλαδή θα μπορούσαν να υπάρξουν και πρόσθετα σενάρια με διαφορετικούς συνδυασμούς αρμοδιοτήτων για τον οργανισμό.

Σχήμα 17: Σενάρια για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα

7.Α: Οργανισμός με μέγιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο

7.Β: Οργανισμός με αρμοδιότητες μόνο για την ηλεκτροκίνηση

7.Γ: Οργανισμός με μειωμένες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο

7.Δ: Οργανισμός με ελάχιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση

Οι διαφορές και οι επιπτώσεις αυτών των τεσσάρων σεναρίων θα αναλυθούν λεπτομερέστερα στα επόμενα υποκεφάλαια.

8.1 7.Α: Οργανισμός με μέγιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο

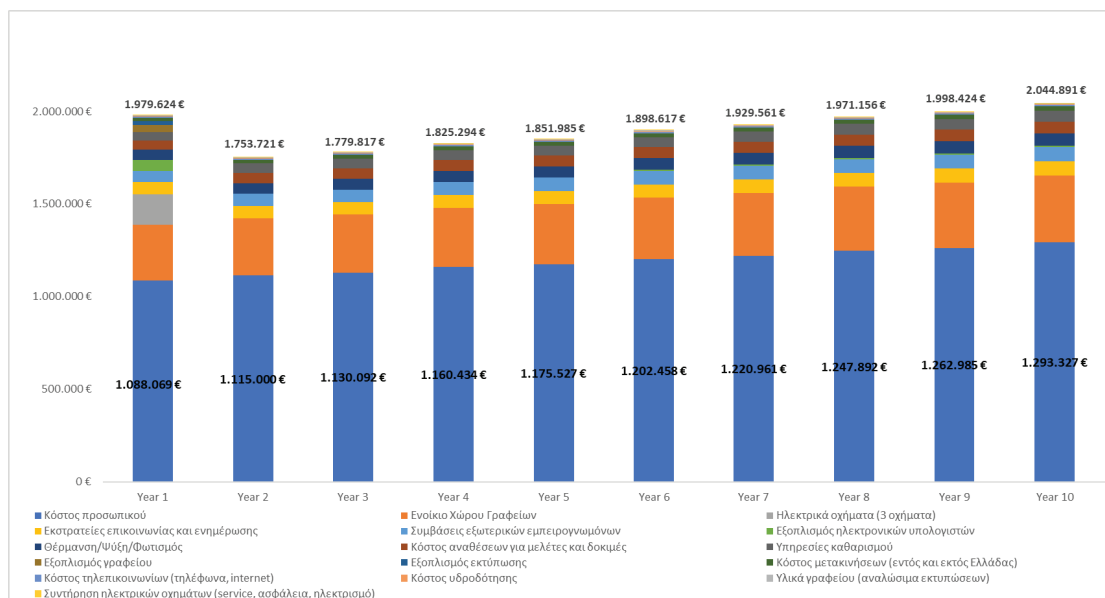
Το σενάριο αυτό (ΕΟΗ MAX) αντιστοιχεί σε αυτά που αναλύσαμε στα προηγούμενα κεφάλαια όσον αφορά τις αρμοδιότητες, τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους του οργανισμού. Το σενάριο αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση των περισσότερων αρμοδιοτήτων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της κινητικότητας με υδρογόνο στην Ελλάδα σε επίπεδο ΕΟΗ. Θα συνεπαγόταν επίσης τη μεταφορά σημαντικών αρμοδιοτήτων από το ΥΠΕΝ, το ΥΜΕ και τη ΓΓΕΚ στον ΕΟΗ. Ο οργανισμός θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για όλες τις μορφές ηλεκτροκίνησης καθώς και για την κινητικότητα με υδρογόνο, συμπεριλαμβανομένων των οδικών, εκτός δρόμου, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών (βλ. επιλογή 2.Δ στο κεφάλαιο 0). Λόγω της

συμπερίληψης της κινητικότητας με υδρογόνο, ο οργανισμός θα μπορούσε ενδεχομένως να αναφέρεται ως «Εθνικός Οργανισμός για την Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών» (ΕΟΚΜΕ). Το σενάριο αυτό θα επέτρεπε έναν ολιστικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη της αγοράς και της υποδομής για όλα τα είδη ZEV στην Ελλάδα.

Οι τομείς αρμοδιοτήτων του οργανισμού θα είναι ακριβώς οι ίδιοι με αυτούς που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, δηλαδή 1) Πολιτική, 2) Υποδομές, 3) Παρακολούθηση της αγοράς, 4) Συνεργασία, 5) Χρηματοδότηση, 6) Έρευνα και καινοτομία και 7) Επικοινωνία. Οι δραστηριότητες του οργανισμού θα είναι ακριβώς οι ίδιες με αυτές που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0. Το οργανόγραμμα του οργανισμού θα είναι επίσης το ίδιο με αυτό που απεικονίζεται στο κεφάλαιο 0.

Οι ανθρωπίνι πόροι του οργανισμού θα αντιστοιχούν σε αυτούς που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, θα έχει συνολικά δηλαδή 56 υπαλλήλους. Η αναλογία του διοικητικού προσωπικού προς το τεχνικό προσωπικό θα είναι 0,51. Οι οικονομικοί πόροι του οργανισμού θα είναι ακριβώς οι ίδιοι με αυτούς που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0. Σε αυτό το σενάριο, θα απαιτούνταν συνολικός προϋπολογισμός τουλάχιστον 19.033.091 € για τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του οργανισμού (με υπαλλήλους που υπάγονται στο δημόσιο μισθολόγιο), που αντιστοιχεί σε μέσο ετήσιο προϋπολογισμό 1.903.309 €.

Σχήμα 18: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο EOH MAX



8.2 7.B: Οργανισμός με αρμοδιότητες μόνο για την ηλεκτροκίνηση

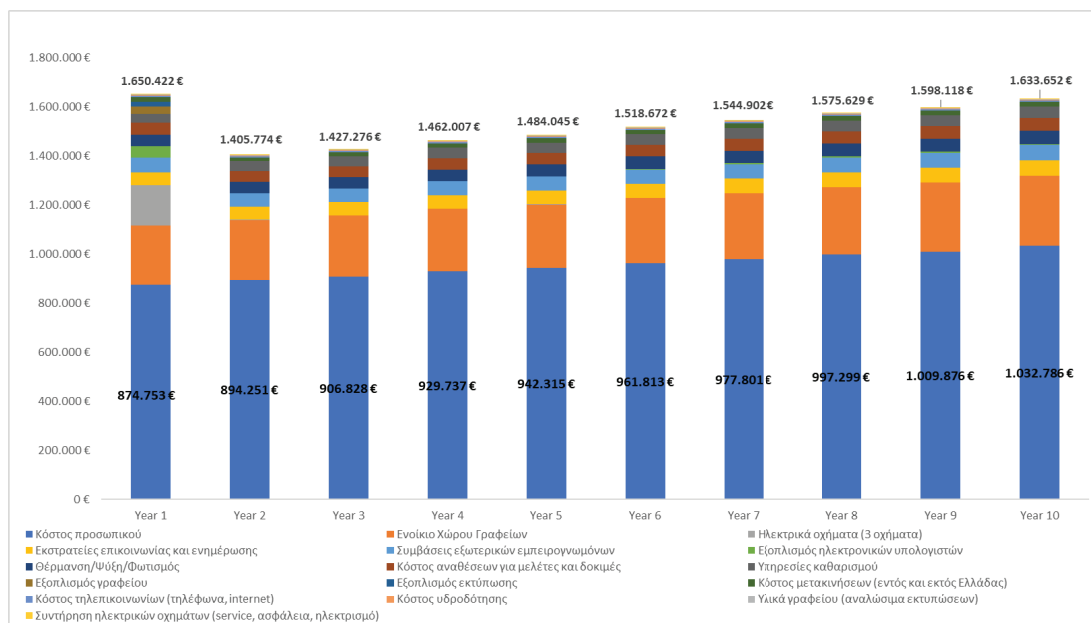
Στο σενάριο αυτό (ΕΟΗ ΗΚ), η θεματική εστίαση του οργανισμού θα είναι αποκλειστικά η ηλεκτροκίνηση, δηλαδή δεν θα είναι υπεύθυνος για την κινητικότητα με υδρογόνο. Σε αυτή την περίπτωση, φυσικά, θα έπρεπε να βρεθεί μια εναλλακτική λύση όσον αφορά την ανάληψη της θεσμικής ευθύνης για την κινητικότητα με υδρογόνο στην Ελλάδα. Όσον

αφορά την ηλεκτροκίνηση, ο οργανισμός θα μπορούσε να είναι υπεύθυνος για όλες τις μορφές ηλεκτρικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των οδικών, εκτός δρόμου, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών (βλ. επιλογή 2.Γ στο κεφάλαιο 0).

Οι τομείς αρμοδιοτήτων του οργανισμού θα είναι ακριβώς οι ίδιοι με αυτούς που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, δηλαδή 1) Πολιτική, 2) Υποδομές, 3) Παρακολούθηση της αγοράς, 4) Συνεργασία, 5) Χρηματοδότηση, 6) Έρευνα και καινοτομία και 7) Επικοινωνία. Οι δραστηριότητες του οργανισμού θα είναι λίγο πολύ οι ίδιες με αυτές που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, με τη διαφορά ότι δεν θα περιλαμβάνουν κανενός είδους δραστηριότητες για το υδρογόνο.

Οι ανθρωπίνος πόροι του οργανισμού θα αντιστοιχούν σε αυτούς που απαιτούνται για την ηλεκτροκίνηση και περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, θα έχει συνολικά δηλαδή 44 υπαλλήλους. Το διοικητικό προσωπικό θεωρείται ότι είναι το ίδιο με αυτό στο σενάριο 7.A, λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η βασική διοικητική λειτουργικότητα του οργανισμού. Η αναλογία του διοικητικού προσωπικού προς το τεχνικό προσωπικό θα αυξηθεί επομένως σε 0,76. Οι οικονομικοί πόροι του οργανισμού θα είναι πιο περιορισμένοι, κυρίως λόγω του μειωμένου αριθμού υπαλλήλων, αλλά και λόγω μειώσεων άλλων δαπανών, όπως για την ενοικίαση χώρων γραφείων, εξοπλισμό πληροφορικής κ.λπ. Σε αυτό το σενάριο, θα απαιτούνταν συνολικός προϋπολογισμός τουλάχιστον 15.300.496 € για τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του οργανισμού (με υπαλλήλους που υπάγονται στο δημόσιο μισθολόγιο), που αντιστοιχεί σε μέσο ετήσιο προϋπολογισμό 1.530.050 €.

Σχήμα 19: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο EOH HK



8.3 7.Γ: Οργανισμός με μειωμένες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση και το υδρογόνο

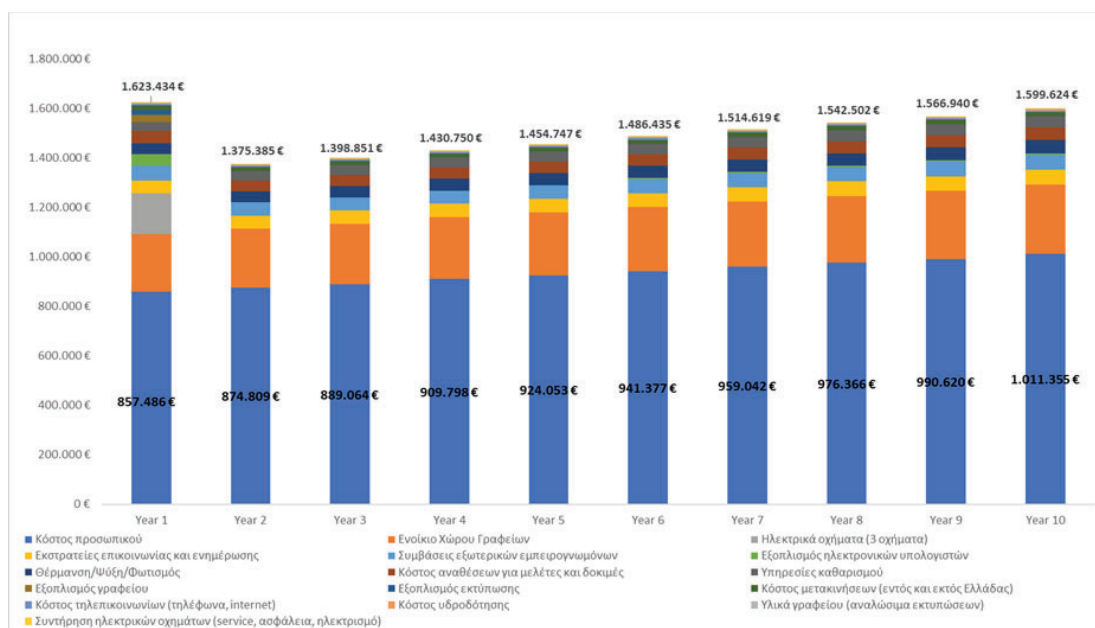
Σε αυτό το σενάριο (ΕΟΗ ΜΑ), ο ΕΟΗ (ή ΕΟΚΜΕ) θα διατηρήσει την εκτεταμένη θεματική του εστίαση τόσο στην ηλεκτροκίνηση όσο και στην κινητικότητα με υδρογόνο, όπως στο σενάριο 6.Α, για όλες τις μορφές μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των οδικών, των εκτός δρόμου, των σιδηροδρομικών, των υδάτινων και των αεροπορικών μεταφορών (βλ. επιλογή 2.Δ στο κεφάλαιο 0). Το σενάριο αυτό θα επέτρεπε, επομένως, έναν ολιστικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη της αγοράς και των υποδομών για όλα τα είδη ZEV στην Ελλάδα. Η κύρια διαφορά σε σχέση με το σενάριο 6.Α θα είναι το μειωμένο πεδίο αρμοδιοτήτων του οργανισμού.

Οι τομείς αρμοδιοτήτων του οργανισμού θα περιλαμβάνουν αυτούς που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, με εξαίρεση την έρευνα και την καινοτομία και τη χρηματοδότηση. Στην περίπτωση αυτή, η ευθύνη για την Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και της κινητικότητας με υδρογόνο θα παραμείνει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΓΓΕΚ, καθώς και των εθνικών ερευνητικών κέντρων στην Ελλάδα. Ο οργανισμός θα εξακολουθήσει φυσικά να είναι σε θέση να συνεργάζεται με την εθνική ερευνητική κοινότητα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του στον τομέα της «Συνεργασίας». Η ευθύνη για τη χρηματοδότηση στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και της κινητικότητας με υδρογόνο, δηλαδή για τη διαχείριση των σχετικών καθεστώτων επιχορηγήσεων, θα παραμείνει στην αρμοδιότητα του ΥΠΕΝ (και της ΓΓΕΚ για τις επιχορηγήσεις για έρευνα). Ο οργανισμός θα μπορούσε ακόμη να εξακολουθήσει να υποστηρίζει το ΥΠΕΝ για τον σχεδιασμό, την προετοιμασία, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των χρηματοδοτικών αυτών προγραμμάτων (στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του 4.Α.3).

Συνεπώς, ο οργανισμός θα διατηρήσει τους ακόλουθους τομείς ευθύνης: 1) Πολιτική, 2) Υποδομές, 3) Παρακολούθηση της αγοράς, 4) Συνεργασία και 5) Επικοινωνία. Οι δραστηριότητες του οργανισμού θα αντιστοιχούν σε αυτές που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, με εξαίρεση τις δραστηριότητες στον τομέα της Ε&Κ, καθώς και της χρηματοδότησης. Ωστόσο, συνιστάται να διατηρηθεί η δραστηριότητα 4.ΣΤ.3 «Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)» ως μέρος των αρμοδιοτήτων του οργανισμού, με την ενσωμάτωσή της στον πυλώνα για τις υποδομές, λόγω της μεγάλης σημασίας να υπάρχουν καλά καθορισμένες τεχνικές προδιαγραφές και πρότυπα για την ανάπτυξη της αγοράς των ZEV, καθώς και οι απαιτούμενες υποδομές.

Ο αριθμός των τεχνικών τμημάτων του οργανισμού θα μειωθεί από πέντε σε τρία, δηλαδή το Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας και το Τμήμα Προγραμμάτων Χρηματοδότησης θα καταργηθούν. Λόγω των μειωμένων αρμοδιοτήτων του οργανισμού, οι απαιτούμενοι ανθρωπίνοι πόροι του θα μειωθούν σε συνολικά 43 υπαλλήλους. Το διοικητικό προσωπικό θεωρείται ότι είναι το ίδιο με αυτό στο σενάριο 6.Α, λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η βασική διοικητική λειτουργικότητα του οργανισμού. Η αναλογία του διοικητικού προσωπικού προς το τεχνικό προσωπικό θα αυξηθεί επομένως σε 0,79. Οι οικονομικοί πόροι του οργανισμού θα είναι πιο περιορισμένοι, κυρίως λόγω του μειωμένου αριθμού

υπαλλήλων, αλλά και λόγω μειώσεων άλλων δαπανών, όπως για την ενοικίαση χώρων γραφείων, εξοπλισμό πληροφορικής κ.λπ. Σε αυτό το σενάριο, θα απαιτούνταν συνολικός προϋπολογισμός τουλάχιστον 14.993.228 € για τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του οργανισμού (με υπαλλήλους που υπάγονται στο δημόσιο μισθολόγιο), που αντιστοιχεί σε μέσο ετήσιο προϋπολογισμό 1.499.323 €.



Σχήμα 20: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ ΜΑ

8.4 7.Δ: Οργανισμός με ελάχιστες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση

Το τελευταίο σενάριο (ΕΟΗ MIN) αποτελεί ένα κατά κάποιον τρόπο βασικό σενάριο όσον αφορά τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Η θεματική εστίαση του οργανισμού θα αφορά μόνο την ηλεκτροκίνηση, είτε για τις οδικές μεταφορές (βλ. επιλογή 2.Α στο κεφάλαιο 0) είτε και για άλλες μορφές χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας για τις μεταφορές (βλ. επιλογή 2.Β στο κεφάλαιο 0). Σε αυτή την περίπτωση, φυσικά, θα έπρεπε να βρεθεί μια εναλλακτική λύση όσον αφορά την ανάληψη της θεσμικής ευθύνης για την κινητικότητα με υδρογόνο στην Ελλάδα.

Οι τομείς αρμοδιοτήτων του οργανισμού θα αντιστοιχούν σε αυτούς του σεναρίου 6.Γ, δηλαδή θα εξαιρεθούν η έρευνα και η καινοτομία καθώς και η χρηματοδότηση. Επιπλέον, ο οργανισμός δεν θα είναι επίσης υπεύθυνος για τη λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης (δραστηριότητα 4.Γ.3). Η ευθύνη για τη λειτουργία του ΜΥΦΑΗ θα παραμείνει επομένως στο ΥΜΕ ή σε έναν άλλο οργανισμό που θα οριστεί από το ΥΜΕ για τον σκοπό αυτό.

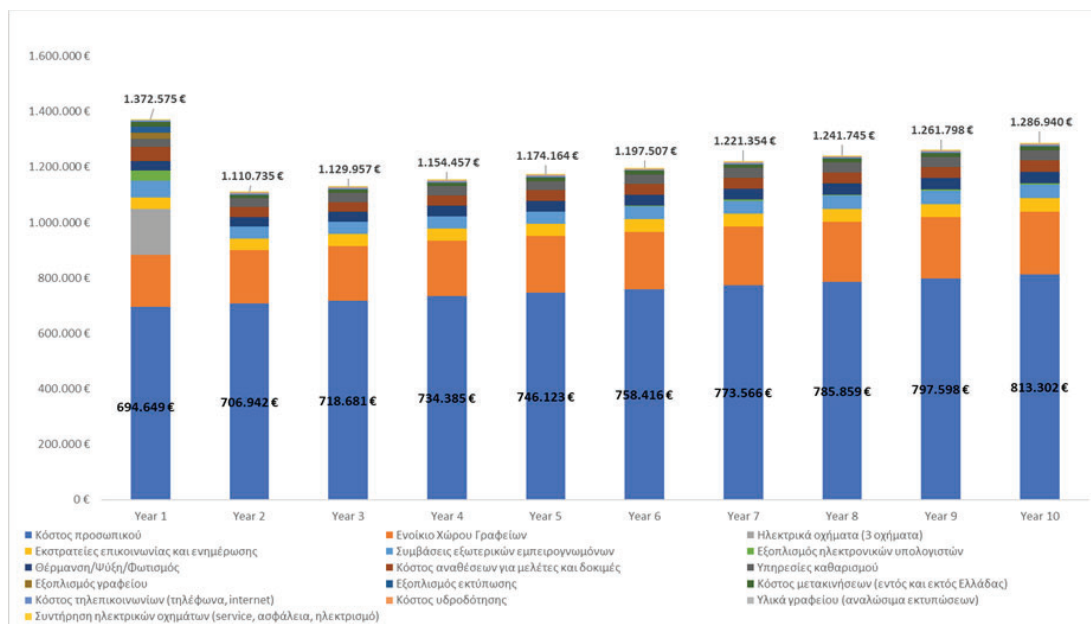
Συνεπώς, ο οργανισμός θα διατηρήσει τους ακόλουθους τομείς ευθύνης: 1) Πολιτική, 2) Υποδομές, 3) Παρακολούθηση της αγοράς, 4) Συνεργασία και 5) Επικοινωνία. Οι

δραστηριότητες του οργανισμού θα αντιστοιχούν σε αυτές που περιγράφονται στο κεφάλαιο 0, με εξαίρεση τις δραστηριότητες στον τομέα της Ε&Κ, της χρηματοδότησης καθώς και της λειτουργίας του ηλεκτρονικού μητρώου ηλεκτροκίνησης. Ωστόσο, συνιστάται να διατηρηθεί η δραστηριότητα 4.ΣΤ.3 «Υποστήριξη της ανάπτυξης τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων για την ηλεκτροκίνηση (και το υδρογόνο)» ως μέρος των αρμοδιοτήτων του οργανισμού, με την ενσωμάτωσή της στον πυλώνα για τις υποδομές, λόγω της μεγάλης σημασίας να υπάρχουν καλά καθορισμένες τεχνικές προδιαγραφές και πρότυπα για την ανάπτυξη της αγοράς των ΖΕΥ, καθώς και οι απαιτούμενες υποδομές.

Δεν συνιστάται περαιτέρω μείωση των αρμοδιοτήτων ή των δραστηριοτήτων του εθνικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση. Οι υπόλοιπες αρμοδιότητες και δραστηριότητες θεωρούνται απαραίτητες προκειμένου ο ΕΟΗ να είναι σε θέση να εκπληρώσει αποτελεσματικά την αποστολή του, δηλαδή την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Μπορούν να θεωρηθούν ουσιαστικά μέρη του σκεπτικού για τη σύσταση μιας ειδικής εθνικής οντότητας για την ηλεκτροκίνηση, π.χ. όσον αφορά την ανάγκη εθνικού συντονιστικού μηχανισμού για την ηλεκτροκίνηση, την ανάγκη του ΥΠΕΝ και του ΥΜΕ να συμβουλευεται έναν εξωτερικό εμπειρογνώμονα σε τεχνικά και πολιτικά ζητήματα, καθώς και την ανάγκη για αποτελεσματική και γρήγορη ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο. Σε περίπτωση περαιτέρω μείωσης των αρμοδιοτήτων ή των δραστηριοτήτων του εθνικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση, θα καθίσταται ολοένα και πιο δύσκολο να δικαιολογηθούν οι προσπάθειες που θα απαιτηθούν για την ίδρυσή του ως ειδικής νέας δημόσιας οντότητας. Σε αυτήν την περίπτωση, ίσως είναι πιο αποτελεσματικό να διατηρηθεί η τρέχουσα κατάσταση, πιθανώς με αυξημένο προσωπικό για το ΥΠΕΝ και το ΥΜΕ ή/και με την επανενεργοποίηση της διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση (βλ. επιλογή 1.Α στο κεφάλαιο 0).

Σύμφωνα με το σενάριο 7.Δ, ο αριθμός των τεχνικών τμημάτων του οργανισμού θα μειωθεί από πέντε σε τρία, δηλαδή το Τμήμα Έρευνας και Καινοτομίας και το Τμήμα Προγραμμάτων Χρηματοδότησης θα καταργηθούν. Λόγω των μειωμένων αρμοδιοτήτων του οργανισμού, οι απαιτούμενοι ανθρωπίνοι πόροι του θα μειωθούν σε συνολικά 34 υπαλλήλους. Το διοικητικό προσωπικό θεωρείται ότι είναι το ίδιο με αυτό στο σενάριο 7.Α, λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η βασική διοικητική λειτουργικότητα του οργανισμού. Η αναλογία του διοικητικού προσωπικού προς το τεχνικό προσωπικό θα αυξηθεί επομένως σε 1,27, δηλαδή θα υπάρχει περισσότερο διοικητικό παρά τεχνικό προσωπικό. Οι οικονομικοί πόροι του οργανισμού θα είναι πιο περιορισμένοι, κυρίως λόγω του μειωμένου αριθμού υπαλλήλων, αλλά και λόγω μειώσεων άλλων δαπανών, όπως για την ενοίκιαση χώρων γραφείων, εξοπλισμό πληροφορικής κ.λπ. Σε αυτό το σενάριο, θα απαιτούνταν συνολικός προϋπολογισμός τουλάχιστον 12.151.232 € για τα πρώτα 10 έτη λειτουργίας του οργανισμού (με υπαλλήλους που υπάγονται στο δημόσιο μισθολόγιο), που αντιστοιχεί σε μέσο ετήσιο προϋπολογισμό 1.215.123 €.

Σχήμα 21: Συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού σύμφωνα με το σενάριο ΕΟΗ ΜΙΝ



8.5 Επισκόπηση των διαφόρων σεναρίων για τον εθνικό οργανισμό ηλεκτροκίνησης

Στον παρακάτω πίνακα, παρέχεται μια επισκόπηση των τεσσάρων σεναρίων (ΕΟΗ MAX, ΕΟΗ ΗΚ, ΕΟΗ ΜΑ και ΕΟΗ MIN), συμπεριλαμβανομένων των διαφορών τους ως προς τη θεματική εστίαση, τις αρμοδιότητες, το ανθρώπινο δυναμικό, την αναλογία διοικητικού προς τεχνικό προσωπικό καθώς και τον ελάχιστο μέσο ετήσιο προϋπολογισμό (με μισθωτούς στο δημόσιο μισθολόγιο) κατά τα πρώτα 10 έτη μετά τη σύσταση του ΕΟΗ.

	7.Α (ΕΟΗ MAX)	7.Β (ΕΟΗ ΗΚ)	7.Γ (ΕΟΗ ΜΑ)	7.Δ (ΕΟΗ MIN)
Θεματική εστίαση	ηλεκτροκίνηση + κινητικότητα με υδρογόνο	ηλεκτροκίνηση	ηλεκτροκίνηση + κινητικότητα με υδρογόνο	ηλεκτροκίνηση
Αρμοδιότητες	Πολιτική Υποδομή Παρακολούθηση Συνεργασία Χρηματοδότηση Ε&Κ Επικοινωνία	Πολιτική Υποδομή Παρακολούθηση της αγοράς Συνεργασία Χρηματοδότηση Ε&Κ Επικοινωνία	Πολιτική Υποδομή Παρακολούθηση της αγοράς Συνεργασία Επικοινωνία	Πολιτική Υποδομή Παρακολούθηση της αγοράς Συνεργασία Επικοινωνία
Ανθρώπινοι πόροι	56	44	43	34
Διοικητικό/Τεχνικό προσωπικό	0,51	0,76	0,79	1,27
Ετήσιος προϋπολογισμός	1.903.309 €	1.530.050	1.499.323 €	1.215.123

9. Συμπεράσματα

Η παρούσα μελέτη έδειξε ότι η ίδρυση ενός εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα μπορεί γενικά να θεωρηθεί εφικτή, αλλά προϋποθέτει τη λήψη μιας σειράς στρατηγικών αποφάσεων σε πολιτικό επίπεδο, καθώς και την κινητοποίηση των απαιτούμενων ανθρώπινων και οικονομικών πόρων. Παρόμοιοι εθνικοί φορείς με αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης υπάρχουν ήδη σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ταυτόχρονα, λίγες μόνο ευρωπαϊκές χώρες έχουν ιδρύσει εθνικούς φορείς που επικεντρώνονται αποκλειστικά στην ηλεκτροκίνηση. Οι εμπειρίες με παρόμοιους φορείς στην Ευρώπη μπορούν ωστόσο να είναι πολύ χρήσιμες στις συζητήσεις σχετικά με την ίδρυση εθνικού οργανισμού ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Η ευθύνη για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα μοιράζεται κυρίως μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ) και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). Άλλα υπουργεία συμμετέχουν επίσης σε κάποιο βαθμό σε συγκεκριμένα θέματα ηλεκτροκίνησης που σχετίζονται με το πεδίο αρμοδιότητάς τους. Επιπλέον, άλλοι επικουρικοί εθνικοί φορείς (π.χ. ΡΑΕ και ΔΕΔΔΗΕ) έχουν επίσης συγκεκριμένες αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Τέλος, αναλαμβάνονται επίσης ορισμένες αρμοδιότητες για την ηλεκτροκίνηση στο επίπεδο των δήμων. Ορισμένες από αυτές ορίζονται από την εθνική νομοθεσία για την ηλεκτροκίνηση.

Από την ανάλυση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα προέκυψε ότι υπάρχουν συγκεκριμένες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν προκειμένου να διευκολυνθεί η προβλεπόμενη κλιμάκωση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης στα προσεχή έτη. Η ηλεκτροκίνηση είναι εγγενώς ένα οριζόντιο θέμα στα όρια των τομέων της ενέργειας και των μεταφορών. Αυτό προκάλεσε ορισμένες δυσκολίες κατά τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων υπουργείων. Υπάρχουν επίσης προκλήσεις σχετικά με τον συντονισμό, τη συνεργασία και την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων δημόσιων αρχών. Επιπλέον, η ηλεκτροκίνηση είναι ένα νέο σχετικά θέμα στην Ελλάδα και η ανάπτυξη της αγοράς βρίσκεται ακόμη στα πρώτα της στάδια. Επί του παρόντος, υπάρχει έλλειψη πόρων στον δημόσιο τομέα προκειμένου να παρασχεθεί αποτελεσματικά η υποστήριξη που απαιτείται για την κλιμάκωση της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης, ιδίως όσον αφορά την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών επαναφόρτισης που να είναι προσβάσιμες στο κοινό.

Στη μελέτη σκοπιμότητας αξιολογήθηκαν ενδελεχώς οι διάφορες δυνατότητες βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα όσον αφορά τα δυνατά και αδύνατα σημεία, τις ευκαιρίες και τις απειλές τους. Οι δυνατότητες αυτές περιελάμβαναν την ενεργοποίηση της διυπουργικής επιτροπής για την ηλεκτροκίνηση, τη δημιουργία διυπουργικού γραφείου για την ηλεκτροκίνηση, την υπαγωγή της ηλεκτροκίνησης σε υφιστάμενο οργανισμό καθώς και τη σύσταση ειδικού οργανισμού για την ηλεκτροκίνηση. Η ακόλουθη ανάλυση της μελέτης βασίστηκε στην υπόθεση ότι ένας ειδικός οργανισμός για την ηλεκτροκίνηση θα ήταν η καταλληλότερη επιλογή για την αντιμετώπιση των ανωτέρω προκλήσεων του θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.

Αναλύθηκαν διάφορες επιλογές όσον αφορά τη θεματική εστίαση του οργανισμού. Οι επιλογές αυτές μπορούν να διαφοροποιηθούν ως προς τους τρόπους μεταφοράς που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη (δηλαδή οδικές, εκτός δρόμου, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές), καθώς και κατά πόσον ο οργανισμός θα πρέπει να εστιάζει αποκλειστικά στην άμεση χρήση ηλεκτρικής ενέργειας για τις μεταφορές, ή εάν θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί η χρήση του υδρογόνου σε έναν ευρύτερο ορισμό της ηλεκτροκίνησης ή της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών. Συνεπώς, η εντολή του ΕΟΗ θα μπορούσε να είναι είτε η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα είτε η προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια, αναλύθηκαν οι πιθανές αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Σε γενικές γραμμές, και με βάση επίσης την εμπειρία παρόμοιων φορέων σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, θα μπορούσαν να προβλεφθούν οι ακόλουθοι τομείς αρμοδιοτήτων για τον ΕΟΗ: 1) πολιτική, 2) υποδομές, 3) δεδομένα αγοράς, 4) συνεργασία, 5) χρηματοδότηση, 6) έρευνα και καινοτομία, 7) επικοινωνία. Για καθέναν από αυτούς τους τομείς αρμοδιοτήτων έχουν καθοριστεί συγκεκριμένες δραστηριότητες που θα μπορούσαν να αναληφθούν από τον ΕΟΗ. Για τις 25 προτεινόμενες κύριες δραστηριότητες, στη μελέτη σκοπιμότητας εντοπίστηκαν και προσδιορίστηκαν διάφορα πιθανά καθήκοντα.

Στη συνέχεια, αναλύθηκε το νομικό πλαίσιο για τη σύσταση και τη λειτουργία του ΕΟΗ, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία για τους δημόσιους φορείς στην Ελλάδα. Ειδικότερα, αναλύθηκαν διεξοδικά διάφορες επιλογές όσον αφορά τη νομική μορφή του οργανισμού, καθώς και οι επιπτώσεις τους στη σύσταση και τη λειτουργία του ΕΟΗ. Διαπιστώθηκε ότι οι δύο καταλληλότερες επιλογές για τη νομική μορφή του ΕΟΗ θα ήταν είτε μια δημόσια οντότητα δημοσίου δικαίου είτε μια θεσμική δημόσια οντότητα ιδιωτικού δικαίου. Οι επιλογές αυτές έχουν συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που θα πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά. Επιπλέον, η τελική απόφαση σχετικά με τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ θα επηρεάσει επίσης τις δυνατότητες όσον αφορά τη νομική μορφή του οργανισμού.

Το οργανόγραμμα του ΕΟΗ θα πρέπει να βασίζεται στους τομείς αρμοδιότητας καθώς και στις σχετικές δραστηριότητες που θα αποφασιστούν τελικά. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ειδικές νομικές απαιτήσεις που ισχύουν για φορείς του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα. Λόγω του μάλλον μικρού μεγέθους του οργανισμού, σε σύγκριση με άλλους δημόσιους φορείς, προτάθηκε η καθιέρωση μιας απλής, αποτελεσματικής και λειτουργικής οργανωτικής δομής για τον οργανισμό. Το διοικητικό επίπεδο του ΕΟΗ θα αποτελείται από ένα διοικητικό συμβούλιο, έναν Γενικό Διευθυντή, έναν Τεχνικό Διευθυντή, καθώς και έναν Διοικητικό Διευθυντή. Υπό τον έλεγχο του Τεχνικού Διευθυντή, προτείνεται να δημιουργηθούν πέντε διαφορετικά τεχνικά τμήματα. Υπό τον έλεγχο του Διοικητικού Διευθυντή, προτείνεται η ίδρυση τριών διαφορετικών διοικητικών υπηρεσιών για την υλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών που απαιτούνται για τη λειτουργία του οργανισμού.

Η κύρια πηγή εσόδων του ΕΟΗ αναμένεται να είναι οι ετήσιες επιχορηγήσεις από τον προϋπολογισμό των εποπτευόμενων υπουργείων. Εκτός από τις επιχορηγήσεις αυτές, ο ΕΟΗ θα μπορούσε επίσης να δέχεται δωρεές κεφαλαίων από τρίτους. Μια άλλη πιο σημαντική πιθανή πηγή εσόδων θα μπορούσε να είναι η συμμετοχή του ΕΟΗ σε εθνικά και διεθνή έργα Ε&Κ στον τομέα της ηλεκτροκίνησης (και πιθανώς της κινητικότητας με υδρογόνο). Σε πιο περιορισμένο βαθμό, ο ΕΟΗ θα μπορούσαν επίσης να λάβει πρόσθετα

έσοδα από τις δημόσιες αρχές ή από τους παράγοντες της αγοράς ηλεκτροκίνησης για να παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες. Τέλος, θα ήταν πιθανό να δημιουργηθούν ειδικές νέες πηγές εσόδων για τον οργανισμό με τη μορφή ειδικών δημόσιων εισφορών ή διάθεση μέρους άλλων δημόσιων εσόδων.

Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος του ΕΟΗ περιλαμβάνει το ετήσιο κόστος προσωπικού, το αρχικό κόστος επένδυσης, καθώς και τα λοιπά ετήσια επαναλαμβανόμενα λειτουργικά έξοδα. Το άθροισμα αυτών των δαπανών αντιστοιχεί σε μια εκτίμηση του ελάχιστου προϋπολογισμού που θα απαιτηθεί για τη σύσταση και τη λειτουργία του ΕΟΗ. Κατά το πρώτο έτος λειτουργίας του ΕΟΗ, θα χρειαστεί ένας προϋπολογισμός σχεδόν δύο εκατομμυρίων ευρώ, λόγω του αρχικού κόστους επένδυσης. Οι ανάγκες του ετήσιου προϋπολογισμού θα μειωθούν σε περίπου 1,75 εκατ. ευρώ κατά το δεύτερο έτος του ΕΟΗ. Ωστόσο, θα αυξηθούν γραμμικά κατά τα επόμενα έτη, ξεπερνώντας τα δύο εκατομμύρια ευρώ στο δέκατο έτος λειτουργίας του οργανισμού. Το κόστος αυτό θα ήταν σημαντικά υψηλότερο στην περίπτωση που ο ΕΟΗ χρησιμοποιούσε συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου.

Οι αρμοδιότητες και οι δραστηριότητες που αναλύθηκαν στη μελέτη σκοπιμότητας αποτελούν ένα, κατά κάποιον τρόπο, μέγιστο σενάριο για τον ΕΟΗ. Αυτό συνεπάγεται επίσης τη μεταφορά σημαντικών αρμοδιοτήτων από το ΥΠΕΝ ή το ΥΜΕ στον ΕΟΗ. Εναλλακτικά, θα μπορούσε επίσης να προβλεφθεί η δημιουργία ενός ΕΟΗ με μειωμένες αρμοδιότητες. Αυτό θα είχε προφανώς άμεσο αντίκτυπο και στον προϋπολογισμό που θα χρειαζόταν ο οργανισμός. Για τον σκοπό αυτό, στη μελέτη σκοπιμότητας αναλύθηκαν τέσσερα διαφορετικά σενάρια όσον αφορά τις αρμοδιότητες του ΕΟΗ. Τα σενάρια αυτά περιλαμβάνουν το βασικό σενάριο ενός ΕΟΗ με μέγιστες αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και του υδρογόνου, το σενάριο ενός ΕΟΗ με αρμοδιότητες μόνο στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, το σενάριο ενός ΕΟΗ με μειωμένες αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και του υδρογόνου, καθώς και το σενάριο ενός ΕΟΗ με ελάχιστες αρμοδιότητες στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Τα διαφορετικά αυτά σενάρια οδηγούν προφανώς σε διαφορετικά αποτελέσματα όσον αφορά τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους που θα απαιτούνταν για τη δημιουργία του οργανισμού.

Η παρούσα μελέτη σκοπιμότητας προσδιόρισε και ανέλυσε διάφορες επιλογές για τη δημιουργία ενός ΕΟΗ στην Ελλάδα. Κατέδειξε ότι υπάρχει ευρύ φάσμα επιλογών που θα μπορούσαν να είναι κατάλληλες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση και για τη διευκόλυνση της κλιμάκωσης της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Μεταξύ αυτών είναι και μια πιθανή επέκταση της θεματικής του εστίασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Η τελική επιλογή μεταξύ των διαφόρων αυτών επιλογών θα εξαρτηθεί ουσιαστικά από τις αντίστοιχες αποφάσεις που θα ληφθούν σε πολιτικό επίπεδο. Ο ΕΟΗ θα μπορούσε να είναι χρήσιμος ιδίως για τον συντονισμό των διαφόρων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στον ελληνικό τομέα της ηλεκτροκίνησης, καθώς και ως δεξαμενή σκέψης και κόμβος γνώσης για όλα τα θέματα σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες και υποστήριξη για την ηλεκτροκίνηση στα αρμόδια υπουργεία, θα μπορούσε να συμβάλει τόσο στον καθορισμό μιας φιλόδοξης και συνεκτικής εθνικής πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση όσο και στην αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή της πολιτικής αυτής. Ως εκ τούτου, θα έχει

τη δυνατότητα να συμβάλει σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Άρθρο 3
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παπάγου, 24 Μαρτίου 2023

Οι Υπουργοί

Περιβάλλοντος
και Ενέργειας

Υφυπουργός Υποδομών
και Μεταφορών

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ **ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

Ιστότοπος: **www.et.gr**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

