



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



Τμήμα  
Ηλεκτρομηχανολογικών  
Υπηρεσιών



Με τη χρηματοδότηση  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
NextGenerationEU

Κύπρος — το αύριο  
ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Αρ. Φακ.: 04.02.004.03.03

**Έκθεση Αποτελεσμάτων**  
**Δημόσιας Διαβούλευσης (Δ. Δ.) επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ**  
**«Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

**Που τέθηκε σε Δ. Δ. στις 23 Οκτωβρίου 2023 μέχρι 17 Νοεμβρίου 2023**

Στα πλαίσια της Δ. Δ., απέστειλαν τις απόψεις / σχόλια / εισηγήσεις τους οι ακόλουθοι Οργανισμοί / Νομικά πρόσωπα και Φυσικά Πρόσωπα:

- (1) ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΥΔΑΤΟΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ (Σχόλιο 1),
- (2) ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ (Σχόλιο 2),
- (3) ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ (ΡΑΕΚ) (Σχόλια 3-5),
- (4) ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ (ΔΣΔ) (Σχόλιο 6),
- (5) SVMENERGY NET LTD (Σχόλια 7-9),
- (6) ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΥΕΕΒ (Σχόλια 10-11),
- (7) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ (Σχόλια 12-17),
- (8) ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ (CYS) (Σχόλια 18-20), και
- (9) ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ) (Σχόλια 21-31)

— Επισυνάπτεται σχετικός Πίνακας Σχολίων

**Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισηγήση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
1	ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΥΔΑΤΟΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	<p>Παρακαλούμε όπως επιχορηγηθούν και οι φορτιστές που εγκαταστάθηκαν στην περίοδο μεταξύ λήξης Α' Φάσης και έναρξης Β' Φάσης δεδομένου ότι πληρούνται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις συμμετοχής.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Το θέμα κρίνεται διαδικαστικό. Οι ανάγκες υπήρχαν και σε αυτήν την περίοδο.</p>	Κεφάλαιο 22. Αναδρομικότητα (σ.31)	Σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Απαλλαγής κατά Κατηγορία (ΕΕ) 651/2014, άρθρο 6, για την εφαρμογή του Κανονισμού και κατεπέκταση την παραχώρηση κρατικής ενίσχυσης θα πρέπει να υπάρχει χαρακτήρας κινήτρου. Θεωρείται ότι οι ενισχύσεις έχουν χαρακτήρα κινήτρου, εάν ο δικαιούχος έχει υποβάλει γραπτή αίτηση ενίσχυσης στο οικείο κράτος μέλος πριν από την <u>έναρξη των εργασιών</u> (υπάρχει ορισμός στο προσχέδιο σελ.5) για το έργο ή τη δραστηριότητα.
2	ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ	<p>Σχετικά με την Β' Φάση της «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000» την οποία εμείς οι κάτοχοι ηλεκτρικών αυτοκινήτων πολυαναμένουμε, ενημερώθηκα ότι υπάρχει ένα προσχέδιο το οποίο είναι διαθέσιμο προς Δημόσια Διαβούλευση.</p> <p>Κατ' αρχάς να συγχαρώ για την πρωτοβουλία και είναι πολύ ενθαρρυντικό ότι ζητείτε σχόλια και εισηγήσεις περί σχεδίων. Απ' ότι φαίνεται το δικό μου σχόλιο που έστειλα πριν από 10 μήνες δεν έχει ληφθεί υπόψη ή έχει ξεχαστεί. Εξού και αυτό τη email αποσκοπεί να υπενθυμίσω την σημαντικότητα των ultra rapid charger και άρα την επιτακτική ανάγκη το σχέδιο να εστιαστεί σε αυτόν τον τύπο φορτιστών.</p> <p>Από την στιγμή που τώρα θα εγκατασταθούν το λογικό είναι να δούμε προς τα που κινείται η αγορά, τι ανάγκες υπάρχουν και τις δυνατότητες των καινούριων αυτοκινήτων και όχι αυτών 2-3 χρόνια πριν, που στην Κύπρο ήταν μετρημένα.</p> <p>Μετά λύπης λοιπόν βλέπω ότι στην Β' Φάση όχι μόνο δεν έχουν αυξηθεί οι ultra-rapid chargers, αλλά μάλιστα έχουν μειωθεί σε 20....</p> <p>Κατά την δική μου εκτίμηση και ως χρήστη ηλεκτρικού αυτοκινήτου η μείωση αυτή είναι λάθος. Η επιχορήγηση κατ' εμένα πρέπει να είναι κυρίως για τους φορτιστές 100-150kw και πάνω.</p> <p>Αντιλαμβάνομαι ότι είναι πιο ακριβοί, εξού και το ποσό ενίσχυσης αυξήθηκε, όμως το ποσοστό ενίσχυσης στο προσχέδιο είναι δυστυχώς πολύ μικρό δεδομένου του κόστους και άρα πολύ φοβάμαι λίγοι θα ενδιαφερθούν.</p> <p>Μάλιστα για τους φορτιστές λιγότερο από 22kw δεν πρέπει να δίνεται ούτε σέντ! Αν θέλουμε να ενισχύσουμε και AC φορτιστές, τότε δεν υπάρχει καμία λογική να προωθήσουμε αργούς φορτιστές που δεν μπορούν να φορτίσουν 22kw. Αυτό επειδή α) το κόστος μεταξύ των 22kw AC φορτιστών και αυτών που είναι 11kw, 7.4kw κλπ. είναι μικρό και β) τα πλείστα καινούρια αυτοκίνητα υποστηρίζουν 22kw AC φόρτιση.</p> <p>Παρακαλώ κοιτάξετε τις χώρες στο εξωτερικό να δείτε ότι όλοι μιλούν για ανάγκη εγκατάστασης ultra-fast chargers, και κανένας εν ασχολείται να μπουν δημόσια οι αργοί φορτιστές που το σχέδιο δυστυχώς αυτούς προωθεί.</p> <p>Εν ολίγοις οι αλλαγές που εισηγούμαι:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Κατά πολύ αύξηση αριθμού των ultra-fast φορτιστών σε πέραν των 100</li> <li>2) Σημαντική αύξηση του ποσοστού ενίσχυσης ultra-fast φορτιστών</li> <li>3) Καμία επιχορήγηση σε AC φορτιστών &lt;22kW όπως και για DC φορτιστών &lt;100kW</li> </ol>	Πίνακας 1. Κατηγορίες και υποκατηγορίες σταθμών επαναφόρτισης που δύναται να χρηματοδοτηθούν από το Σχέδιο Χορηγιών (σ. 11)	<p>Είδη έχουν εγκριθεί και αναμένεται εντός του 2024 να εγκατασταθούν ταχυφορτιστές μέσω της Α Φάσης του ΣΧ. Επομένως συνολικά για το ΣΧ δεν μειώθηκαν οι σταθμοί.</p> <p>Επίσης το ΣΧ δεν μπορεί να προσανατολίζεται μόνο σε εγκατάσταση ταχυφορτιστών λόγω του ότι σύμφωνα και με τους στόχους που τέθηκαν στα πλαίσια του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, σκοπός του σχεδίου είναι η ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (1000 σημεία επαναφόρτισης με κονδύλι ύψους €4.000.000).</p> <p>Επιπρόσθετα οι σταθμοί επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό το ευρύ κοινό για σκοπούς στάθμευσης χρονικής περιόδου πέραν της μιας ώρας, όπως malls, εστιατόρια, ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης κ.α.</p> <p>Τέλος με βάση και τα στατιστικά της Α Φάσης του ΣΧ, στην κατηγορία σταθμών επαναφόρτισης κατηγορίας DC 50 kW ≤ P &lt; 150 kW οι επικρατέστεροι είναι ισχύος &lt; 100kW.</p>

Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
3	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ (ΡΑΕΚ)	<p>Προσθήκη ορισμού του όρου «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης» ως ορίζεται στο Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 ως ακολούθως «σημείο επαναφόρτισης που μπορεί να στέλνει και να λαμβάνει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, να επικοινωνεί αμφίδρομα με το δίκτυο ηλεκτροδότησης και το ηλεκτρικό όχημα και που μπορεί να παρακολουθείται και να ελέγχεται εξ αποστάσεως, μεταξύ άλλων για την έναρξη και τη διακοπή της περιόδου επαναφόρτισης και για τη μέτρηση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας, αμέσως μετά τον όρο «χώρος σταθμών επαναφόρτισης».</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Σύμφωνα με το άρθρο 5 εδάφιο 7 του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 έως τις 14 Οκτωβρίου 2024, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι είναι ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η προσθήκη του όρου «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης» έτσι ώστε οι πιθανοί επενδυτές να είναι σε θέση να προσχεδιάσουν τις τεχνικές προδιαγραφές των ΣΕΗΟ. Σχετικό είναι το σχόλιο/αιτιολόγηση στο σημείο 4 πιο κάτω.</p>	Γενικοί Ορισμοί σελ.7	Η συγκεκριμένη απαίτηση εξασφαλίζεται μέσω της υποχρέωσης συμμόρφωσης όλων των Σημείων Επαναφόρτισης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023). Παρόλα αυτά υιοθετείται η πρόταση για συμπερίληψη του ορισμού, ώστε να αποφευχθεί η πιθανότητα εκ παραδρομής παράλειψης συμμόρφωσης.

Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
4	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ (ΡΑΕΚ)	<p>Η πρόταση «Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023), όλα τα ΣΕ θα πρέπει να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης επαναφόρτισης» να αναδιατυπωθεί ως:</p> <p>«Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023), όλα τα ΣΕ θα πρέπει να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης επαναφόρτισης καθώς και οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης να διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι είναι ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης.»</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b>                      Η πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη δημιουργία νέου Κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την κατάργηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2014/94/ΕΕ, αναφέρεται ρητά στις προδιαγραφές των Υποδομών Επαναφόρτισης και αναλυτικότερα στα ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης.                      Συγκεκριμένα, η παράγραφος 7 του Άρθρου 5 («Υποδομές επαναφόρτισης») αναφέρει ότι μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο Άρθρο 24 (ο Κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι είναι ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης.                      Το Άρθρο 2 («Ορισμοί») ορίζει ως «ψηφιακά συνδεδεμένο σημείο επαναφόρτισης» το σημείο επαναφόρτισης που μπορεί να στέλνει και να λαμβάνει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, να επικοινωνεί αμφίδρομα με το δίκτυο ηλεκτροδότησης και το ηλεκτρικό όχημα και που μπορεί να παρακολουθείται και να ελέγχεται εξ αποστάσεως, μεταξύ άλλων για την έναρξη και τη διακοπή της περιόδου επαναφόρτισης και για τη μέτρηση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας.                      Η δυνατότητα ανάπτυξης προηγμένων ψηφιακών υπηρεσιών εξαρτάται από την ανάπτυξη ψηφιακά συνδεδεμένων και έξυπνων σημείων επαναφόρτισης που υποστηρίζουν τη δημιουργία μιας ψηφιακά συνδεδεμένης και διαλειτουργικής υποδομής. Αυτά τα έξυπνα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να περιλαμβάνουν ένα σύνολο φυσικών χαρακτηριστικών και τεχνικών προδιαγραφών (υλισμικό και λογισμικό) που είναι απαραίτητα για την αποστολή και λήψη δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας τη ροή πληροφοριών μεταξύ όλων των παραγόντων συμπεριλαμβανομένου και του Διαχειριστή Συστήματος Διανομής. Ως εκ τούτου, οι πιθανοί επενδυτές θα πρέπει να προσχεδιάσουν τις τεχνικές προδιαγραφές των ΣΕΗΟ με επίκεντρο όχι μόνο την «έξυπνη επαναφόρτιση» αλλά και τη διαλειτουργικότητα.</p>	<p>Ενότητα 12 «Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων» σελ.24</p>	<p>Η συγκεκριμένη απαίτηση εξασφαλίζεται μέσω της υποχρέωσης συμμόρφωσης όλων των Σημείων Επαναφόρτισης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023). Παρόλα αυτά υιοθετείται η πρόταση για αναδιατύπωση, ώστε να αποφευχθεί η πιθανότητα εκ παραδρομής παράλειψης συμμόρφωσης.</p>
5	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ (ΡΑΕΚ)	<p>Το Σχέδιο αναφέρει ότι σύμφωνα με τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023), όλα τα Σημεία Επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΕΗΟ) θα πρέπει να υποστηρίζουν λειτουργίες έξυπνης επαναφόρτισης, παραθέτοντας ενδεικτικά κάποια διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα/πρωτόκολλα.</p>	<p>Ενότητα 12 «Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων»</p>	<p>Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023), όλα τα ΣΕ θα πρέπει να υποστηρίζουν λειτουργίες <b>Έξυπνης Επαναφόρτισης</b> καθώς και οι διαχειριστές των ΣΕ Η/Ο (ΔΕΣΗΟ) να διασφαλίζουν ότι όλα τα προσβάσιμα στο κοινό ΣΕ που διαχειρίζονται οι ίδιοι είναι <b>Ψηφιακά Συνδεδεμένα ΣΕ</b>.</p>

**Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
		<p>Η επιλογή των προτεινόμενων προτύπων / πρωτοκόλλων θα πρέπει να αναθεωρηθεί, να κατηγοριοποιηθεί και να προσδιοριστεί σε σχέση με τη λειτουργία που αντιπροσωπεύει το κάθε πρότυπο / πρωτόκολλο επικοινωνίας.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Στο Σχέδιο παρουσιάζονται διάφορα πρότυπα / πρωτόκολλα επικοινωνίας, εκ των οποίων κάποια δεν αντιπροσωπεύουν αποκλειστικά ή άμεσα τις λειτουργίες έξυπνης επαναφόρτισης (smart charging). Αντιθέτως αφορούν διαφορετικές τεχνικές δυνατότητες που έχουν τα ΣΕΗΟ, όπως αμφίδρομη επαναφόρτιση (V2G) και συμμετοχή σε υπηρεσίες ευελιξίας (Flexibility Services, Απόκριση Ζήτησης – Demand Response). Παρόλα αυτά λανθασμένα συστήνεται, μέσω του Σχεδίου, η μεμονωμένη ή συνδυαστική εφαρμογή των εισηγήσεων. Για παράδειγμα, η μεμονωμένη εφαρμογή του πρωτοκόλλου «OpenADR - Open Automated Demand Response» δεν εξασφαλίζει τη λειτουργία έξυπνης επαναφόρτισης.</p> <p>Επομένως, στα πλαίσια διαφάνειας και διασφάλισης του ανταγωνισμού, θα πρέπει διαχωριστούν οι προτεινόμενες επιλογές και να προσδιοριστεί η λειτουργία του κάθε προτύπου / πρωτοκόλλου ώστε να γίνει κατανοητή προς τους ενδιαφερόμενους οι οποίοι καλούνται να δράσουν ανάλογα με το επιχειρηματικό τους μοντέλο.</p> <p>Επίσης, για την αποδοτικότερη λειτουργία του Δικτύου Διανομής και των επερχόμενων Τοπικών Αγορών Ευελιξίας (Local Flexibility Markets) καθώς και την αποφυγή μελλοντικών και συνάμα δαπανηρών αναβαθμίσεων των ΣΕΗΟ από τους επενδυτές, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα (interoperability) μεταξύ των προτεινόμενων προτύπων / πρωτοκόλλων επικοινωνίας. Ως εκ τούτου, οι επιλογές που παρατίθενται θα πρέπει να αναθεωρηθούν ως προς τη μεταξύ τους συμβατότητα.</p>		<p>Επί του θέματος, αναμένεται αρχές του 2024 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να καθορίσει συγκεκριμένα πρότυπα/πρωτόκολλα μέσω των οποίων (μεμονωμένα ή συνδυαστικά) θα εξασφαλίζεται ότι τα ΣΕ ανταποκρίνονται στις πιο πάνω απαιτήσεις.</p> <p>Αποκλειστικά για σκοπούς του Σχεδίου, θα θεωρείται ότι οι ΣΕΗΟ ανταποκρίνονται στις πιο πάνω απαιτήσεις μέσω των πιο κάτω προτύπων/πρωτοκόλλων (συνδυαστικά):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ISO 15118 - Vehicle to grid communication interface</li> <li>• OCPP 1.6 ( ή μεταγενέστερης έκδοσης αυτού) - Open Charge Point Protocol</li> </ul> <p>Θα γίνει ανάλογη τροποποίηση και στο λεκτικό του Προσχεδίου.</p>
6	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ (ΔΣΔ)	<p><b>Γενικό σχόλιο:</b> Σχετικά με την παράγραφο 12. Τεχνικές προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, ο ΔΣΔ είχε αποστείλει στην ΗΜΥ εισήγηση του στις 13/09/2023 για συμπερίληψη απαιτήσεων ώστε να είναι δυνατή η παροχή υπηρεσιών ευελιξίας στο σύστημα Διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, το οποίο επισυνάπτεται. Η εν λόγω εισήγηση προέκυψε μετά από διαβούλευση του ΔΣΔ με την ΗΜΥ και τεχνική συνάντηση που έγινε στις 08/09/2023. Τα παραπάνω ξεκίνησαν με πρωτοβουλία του ΥΕΕΒ και συνάντηση που κάλεσε με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (ΔΣΔ, ΗΜΥ, ΥΕΕΒ, ΡΑΕΚ) την 01/09/2023. Η ΗΜΥ με επιστολή της με ημερομηνία 17/10/2023, απάντησε πως δεν μπορεί να εντάξει στο παρόν στάδιο απαίτηση για την δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης των ΣΕ αλλά δεν αναφέρθηκε σε απαιτήσεις για την δυνατότητα παροχής υπηρεσιών ευελιξίας.</p> <p>Σημειώνεται ότι, παρόλο που με την αμφίδρομη φόρτιση μπορούν να παρασχεθούν περισσότερες υπηρεσίες υποστήριξης του δικτύου Διανομής, αρκετές υπηρεσίες ευελιξίας μπορούν να υλοποιηθούν χωρίς απαραίτητα την υποστήριξη αμφίδρομης φόρτισης, παρόλο που αυτή προνοείται στο νέο</p>	Παρ.12 Σελ. 24/73	<p>Οι παλαιότερες εισηγήσεις του ΔΣΔ λήφθηκαν υπόψη στη συγγραφή του υπό διαβούλευση προσχεδίου.</p> <p>Να διευκρινιστεί ότι η αμφίδρομη επαναφόρτιση σε καμία περίπτωση δεν προνοείται, ως υποχρεωτική από τον ΑFIR, όμως λαμβάνεται υπόψη για σκοπούς κατάρτισης του Εθνικού πλαισίου πολιτικής - έως τη 31η Δεκεμβρίου 2024. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου 15 του Κανονισμού, κατόπιν της αξιολόγησης που θα γίνει για πρώτη φορά μέχρι την 30 Ιουνίου, 2024, από την ρυθμιστική αρχή (ΡΑΕΚ) «τα κράτη μέλη αξιολογούν κατά πόσον η εγκατάσταση και λειτουργία των σημείων επαναφόρτισης επιτρέπουν στα ηλεκτρικά οχήματα να συμβάλουν περαιτέρω στην ευελιξία του συστήματος ενέργειας, εστιάζοντας μεταξύ άλλων στη συμμετοχή τους στην αγορά εξισορρόπησης, καθώς και στην περαιτέρω διείσδυση της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας. Κατά την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη όλα τα είδη των σημείων επαναφόρτισης, συμπεριλαμβανομένων όσων προσφέρουν έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση και όλων των εξόδων ισχύος, τόσο των δημόσια όσο και τα ιδιωτικά, και παρέχονται συστάσεις όσον αφορά το είδος του σημείου επαναφόρτισης, την τεχνολογία υποστήριξης και τη γεωγραφική κατανομή, ώστε να μπορούν οι χρήστες να συνδέουν ευκολότερα τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο σύστημα». Άρα η</p>

Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
		<p>AFIR (1804/2023) Ως εκ τούτου, παρατίθεται στον πίνακα σχολίων η εισήγηση του ΔΣΔ ώστε να ενθαρρύνεται η υποστήριξη βασικών υπηρεσιών ευελιξίας (με μονόδρομη φόρτιση) η οποία μπορεί να υλοποιηθεί με το ενδεικτικό σύνολο των πρωτοκόλλων που έχει συμπεριληφθεί στο σχέδιο. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023), όλα τα ΣΕ θα πρέπει να υποστηρίζουν τη λειτουργία <b>έξυπνης επαναφόρτισης και την παροχή υπηρεσιών ευελιξίας</b>. Ενδεικτικά, παρατίθενται διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα/πρωτόκολλα μέσω των οποίων, συνδυαστικά θεωρείται ότι το ΣΕ συμμορφώνεται με την πιο πάνω απαίτηση: OCPP 1.6 (με δυνατότητα αναβάθμισης στην έκδοση 2.0) - Open Charge Point Protocol ISO 15118 - Vehicle to grid communication interface Open ADR - Open Automated Demand Response IEC 63110 - Management of electric vehicles charging and discharging infrastructures IEC 61851 Electric vehicle conductive charging systems – Part 1: General requirements IEC 61850 Communication networks and systems for power utility automation – Part 90-8: Object model for E-mobility IEEE 2030.5 - Smart Energy Profile Application Protocol OSCP - Open Smart Charging Protocol</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Σύμφωνα με το AFIR (1804/2023, σημείο (30) της εισαγωγής: <i>“Smart recharging in particular can facilitate the further integration of electric vehicles into the electricity system as it enables a demand response through aggregation. System integration can be further facilitated through bidirectional recharging (vehicle-to-grid), while smart and bi-directional recharging can also reduce recharging costs for the consumer. All recharging points built or renovated after 13 April 2024 should therefore support smart recharging. In addition, communication standards supporting smart and bidirectional recharging should be adopted to ensure interoperability.”</i></p>		<p>εγκατάσταση ΣΕΗΟ με αμφίδρομη φόρτιση θα διαφανεί κατά πόσο και που είναι αναγκαία μετά την εν λόγω αξιολόγηση.</p> <p>Αναφορικά με τα πρωτόκολλα έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 5.</p>
7	SVMENERGY NET LTD	<p>Καθορισμός της ερμηνείας του «ψηφιακά συνδεδεμένου σημείου επαναφόρτισης» βάση των ορισμών του Άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 «για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ» και η χρήση του εν λόγω ορισμού για την θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών και προτύπων ψηφιακής επικοινωνίας μεταξύ των «ψηφιακά συνδεδεμένων σημείων επαναφόρτισης» και του ηλεκτρικού δικτύου διανομής.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Η ψηφιακή συνδεσιμότητα των «Δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης» αποτελεί κριτήριο συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804. Συνεπώς, οι διαχειριστές δικτύων σημείων επαναφόρτισης χρειάζονται ένα συμβατό θεσμικό πλαίσιο με τις υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όχι μόνο για την τεχνική και λογιστική συμμόρφωση των δικτύων σημείων επαναφόρτισης, αλλά και για την προσέγγιση επενδυτών ευρωπαϊκής προέλευσης οι οποίοι πιθανώς να αποθαρρυνθούν από την μερική συμμόρφωση με τις ευρωπαϊκές τεχνικές υποδείξεις.</p>	Γενικοί Ορισμοί σελ.5	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 3.

Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
8	SVMENERGY NET LTD	<p>Εισηγείται να προστεθεί στην ενότητα 12 του οδηγού, αναφορά στην τεχνική υποχρέωση των διαχειριστών δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης να μεριμνούν για την συμμόρφωση τους με τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την ταυτοποίηση τους ως «ψηφιακά συνδεδεμένα σημεία επαναφόρτισης», όπως αναφέρεται εντός του εδάφιου 7 του Άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 το αργότερο έως τις 14 Οκτωβρίου 2024.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Σε συνέχεια του σχολίου υπ' αριθμόν 8 και με κύριο γνώμονα την τεχνική διαλειτουργικότητα και συνδεσιμότητα της υποδομής του δικτύου ΣΕΗΟ, τόσο με τα προϋπάρχοντα συστήματα του διαχειριστή του ηλεκτρικού συστήματος διανομής, όσο και με τα υπό ανάπτυξη συστήματα της ανταγωνιστικής αγοράς ηλεκτρισμού Κύπρου, κρίνεται αναγκαία η ψηφιακή σύνδεση των ΣΕΗΟ καθώς και η θέσπιση του τεχνικού πλαισίου που θα διέπει τις σχετικές προδιαγραφές.</p> <p>Παράλληλα επισημαίνεται ότι η εν λόγω μας εισήγηση, βασίζεται σε ρητή οδηγία των Κανόνων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και συγκεκριμένα στην ανάγκη για παροχή υπηρεσιών που εκτείνονται πέραν της «έξυπνης φόρτισης» που ταυτόχρονα ξεκλειδώνουν τις δυνατότητες παροχής υπηρεσιών ευελιξίας και απόκρισης ζήτησης, μέσω διαλειτουργικότητας και παρατηρησιμότητας των δικτύων ΣΕΗΟ από τον διαχειριστή του ηλεκτρικού συστήματος διανομής και τους ιδιοκτήτες των εν λόγω δικτύων ΣΕΗΟ.</p>	12. Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σελ.24	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 4.
9	SVMENERGY NET LTD	<p>Στην παρούσα ενότητα του οδηγού παρουσιάζονται σε μορφή λίστας κάποια από τα ποιο επικυρωμένα και διεθνώς αναγνωρισμένα πρωτόκολλα και πρότυπα που εφαρμόζονται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.</p> <p>Εισηγείται η περεταίρω ανάλυση του συγκεκριμένου θέματος και η κατηγοριοποίησή των προτύπων/πρωτοκόλλων σε συγκεκριμένες λειτουργικές εφαρμογές των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων για σκοπούς διαλειτουργικότητας και τεχνικής σαφήνειας.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Δεδομένου της τεχνικής φύσεως του παρόντος σχεδίου και συγκεκριμένα της ενότητας 12 αυτού, απαιτείται η ξεκάθαρη και ακριβής αναφορά στις λειτουργίες που καλείται να καλύψει το κάθε πρωτόκολλο επικοινωνίας που δύναται να εφαρμοστεί τους ΣΕΗΟ που εμπίπτουν στις προδιαγραφές του σχεδίου.</p> <p>Συγκεκριμένα, πρωτόκολλα όπως το OpenADR και δεν δύναται να εφαρμοστούν ως λύσης έξυπνης φόρτισης η ενσωμάτωσης λειτουργιών τηλεχειρισμού και παρατηρησιμότητας. Σε αντίθεση, αυτά τα πρωτόκολλα προωθούν την απρόσκοπτη διασύνδεση των ΣΕΗΟ με την ανταγωνιστική αγορά ενέργειας για την εξασφάλιση επικουρικών υπηρεσιών (ancillary services), απόκρισης ζήτησης (Demand Response) και προϊόντων ευελιξίας (Flexibility products).</p> <p>Η συγκεκριμένη ανάγκη αναφέρεται ρητά εντός της Κυπριακής νομοθεσίας στα Άρθρα 50 και 51 του περί Ρύθμισης της Αγοράς Ηλεκτρισμού Νόμου του 2021-2023, Ν. 130(I)2021 ως η πρόνοια</p>	12. Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σελ.24	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 5.

**Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
		<p>για την χρήση ευελιξίας στα ηλεκτρικά δίκτυα διανομής και την ένταξη της ηλεκτροκίνησης σε αυτά. Συνεπώς, κρίνεται αναγκαία η κατηγοριοποίηση των πρωτοκόλλων και προτύπων που προσφέρουν τις αντίστοιχες δυνατότητες, και η σαφής υπόδειξη των πρωτοκόλλων και προτύπων που αναμένεται να εφαρμοστούν ανά κατηγορία λειτουργιών στους ΣΗΕΟ που θα επιχορηγηθούν μέσω του Σχεδίου.</p>		
10	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΥΕΕΒ	<p>Τεχνικές προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: Το Υπουργείο ΕΕΒ αντιλαμβάνεται ότι για τους λόγους που αναλύονται στην επιστολή ΤΗΜΥ με αρ. φακ. 04.02.004.003.003, ημερ. 17/10/2023, το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών δεν μπορεί να εντάξει στο σχέδιο τεχνικές προδιαγραφές των ΣΗΕΟ σχετικές με τη δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης και άλλων λειτουργιών που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ευελιξίας προς τον Διαχειριστή Συστήματος Διανομής ή/και τη συμμετοχή των τελικών πελατών ηλεκτρισμού στην αγορά ηλεκτρισμού. Παρακαλείσθε όπως σε μελλοντική προκήρυξη, το θέμα επανεξεταστεί από το ΤΗΜΥ σε στενή συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας Κύπρου και τον Διαχειριστή Συστήματος Διανομής, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν σχετικές τεχνικές προδιαγραφές/ πρότυπα δυνατόν θεσπιστούν σύμφωνα με το άρθρο 21 και το Παράρτημα ΙΙ του ΑFIR, όπως, λ.χ., τεχνικές προδιαγραφές/ πρότυπα αναφορικά με την επικοινωνία μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του σημείου επαναφόρτισης και των φορέων εκμετάλλευσης του συστήματος διανομής.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Οι περί Ρύθμισης της Αγοράς Ηλεκτρισμού Νόμοι του 2021 έως 2023 δίδουν το δικαίωμα στους τελικούς πελάτες να ενεργούν ως «ενεργοί πελάτες». Δηλαδή, να καταναλώνουν ή να αποθηκεύουν ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται στους χώρους τους εντός καθορισμένων ορίων ή, σε άλλους χώρους, ή να πωλούν αυτοπαραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια ή να συμμετέχουν σε προγράμματα ευελιξίας ή ενεργειακής απόδοσης, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω δραστηριότητες δεν αποτελούν την κύρια εμπορική ή επαγγελματική τους δραστηριότητα. Η προοιμιακή διάταξη (42) της οδηγίας (ΕΕ) 2019/944 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την αγορά ηλεκτρικής ενέργειας ξεκαθαρίζει ότι οι καταναλωτές θα πρέπει να είναι σε θέση να καταναλώνουν, να αποθηκεύουν ή/και να πωλούν αυτοπαραγόμενη ηλεκτρική ενέργεια στην αγορά και να συμμετέχουν σε όλες τις αγορές ηλεκτρικής ενέργειας παρέχοντας ευελιξία στο σύστημα, για παράδειγμα μέσω αποθήκευσης ενέργειας, όπως αποθήκευση χρησιμοποιώντας ηλεκτρικά οχήματα μέσω απόκρισης ζήτησης ή μέσω καθεστώτων ενεργειακής απόδοσης. Ως εκ τούτου, τα ΣΗΕΟ που τυγχάνουν χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να συνεισφέρουν στους ενεργειακούς στόχους των Κρατών Μελών, μεταξύ άλλων για την περαιτέρω διείσδυση των ανανεώσιμων πηγών στο ενεργειακό μείγμα των κρατών μελών μέσω της αύξησης της ευελιξίας του δικτύου διανομής.</p>	12. Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σελ.24	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 6. Επιπλέον εδώ πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεν απαγορεύεται οι ενδιαφερόμενοι του Σχεδίου να εγκαταστήσουν ΣΗΕΟ που θα παρέχουν τη δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης και άλλων λειτουργιών που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ευελιξίας προς τον Διαχειριστή Συστήματος Διανομής ή/και τη συμμετοχή των τελικών πελατών ηλεκτρισμού στην αγορά ηλεκτρισμού.



Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
11	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΥΕΕΒ	<p>Τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο σύστημα καταγραφής της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται στα ηλεκτρικά οχήματα. Ειδικά στην περίπτωση που το σημείο είναι απευθείας συνδεδεμένο με σύστημα ΑΠΕ ή/και σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ξεχωριστής καταγραφής της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται από το δίκτυο, της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται από το σύστημα ΑΠΕ και της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται από το σύστημα αποθήκευσης.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Τα εν λόγω στοιχεία είναι απαραίτητα για τον υπολογισμό της συνεισφοράς της ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται από τα ηλεκτρικά οχήματα για επίτευξη των υποχρεωτικών στόχων της Δημοκρατίας για τις ΑΠΕ και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και ειδικά των επιμέρων στόχων στις μεταφορές.</p>	12. Τεχνικές Προδιαγραφές σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σελ.24	<p>Η συγκεκριμένη απαίτηση εξασφαλίζεται μέσω του Διατάγματος Κ.Δ.Π. 69/2022.</p> <p>Σύμφωνα με άρθρο (3) (α), κάθε δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης διαθέτει κατάλληλη μετρητική διάταξη η οποία μπορεί να καταμετρά την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο (5), οι «Διαχειριστές Σημείου Επαναφόρτισης Ηλεκτρικού Οχήματος (ΔΣΕΗΟ)», διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των στατικών και δυναμικών δεδομένων για τις υποδομές επαναφόρτισης που διαχειρίζονται οι ίδιοι και δύναται, εφόσον ζητηθεί, να αποστέλλουν τα στοιχεία αυτά στην αρμόδια αρχή, σε ηλεκτρονική ή σε όποια άλλη μορφή ζητηθεί, χωρίς κόστος. Νοείται ότι διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα κάθε άλλης πληροφορίας δυνατόν να καθορίζεται από τις αρμόδιες αρχές του Κράτους ως απαιτούμενη για τη συμμόρφωση της Κυπριακής Δημοκρατίας με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Νοείται επίσης ότι θα παρέχονται τα ακόλουθα είδη συγκεντρωτικών ή/και δεδομένων σε πραγματικό χρόνο: (α) η κατανάλωση ενέργειας από τα σημεία επαναφόρτισης, (β) το <u>μείγμα ενέργειας</u> που χρησιμοποιείται για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων, (γ) η διαθεσιμότητα του κάθε ΣΕ, (κατειλημμένο/ελεύθερο) (δ) πληροφορίες χρέωσης, (ε) ad hoc τιμή.</p> <p>Παρόλα αυτά θα γίνει κατάλληλη διευκρίνιση στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, ώστε να αποφευχθεί η πιθανότητα εκ παραδρομής παράλειψης συμμόρφωσης.</p>
12	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	<p>Εισήγηση όπως οι Τοπικές Αρχές κατηγοριοποιηθούν στις μικρές επιχειρήσεις αντί στις μεγάλες ούτως ώστε να δέχονται τη μέγιστη χρηματοδότηση ή να βρεθεί άλλο κριτήριο για την κατηγοριοποίησή τους.</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Η κατηγοριοποίηση των Τοπικών Αρχών στις μεγάλες επιχειρήσεις, μειώνει σημαντικά το ποσοστό χορηγίας. Ο προϋπολογισμός των Τοπικών Αρχών είναι περιορισμένος και δεν υπάρχει σημαντική δυνατότητα για τη χρηματοδότηση των σταθμών επαναφόρτισης.</p>	Παράγραφος: 1 Σελ. 8 σημείωση αρ. 3	Σύμφωνα με πρόνοιες του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 και σχετικής ερμηνείας του γραφείου του Εφόρου Κρατικών Ενισχύσεων αρ. φακ. 25.06.001.1027 και ημερ.8 Αυγούστου, 2023, προέκυψε η κατηγοριοποίηση που φαίνεται στο προσχέδιο. Άλλωστε το ποσό της χορηγίας που θα προκύψει δεν διαφέρει σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με τα ποσά που εγκρίθηκαν για την Α Φάση του Σχεδίου.
13	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	<p>Αύξηση της έντασης κατά 5% επί των επιλέξιμων δαπανών ή το μέγιστο ποσό επιλέξιμων δαπανών αυξηθεί στο πραγματικό κόστος εγκατάστασης ενός φορτιστή.</p> <p>Πραγματικό κόστος εγκατάστασης φορτιστή 2x22kW AC είναι περίπου 13.000 έως 16000€ και ενός DC 50kW ανέρχεται περίπου 45.000-50.000€</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b> Το ποσό χορηγία, με τον τρόπο υπολογισμού, είναι πολύ μικρό, κυρίως για τις μεγάλες επιχειρήσεις, και αυτό θα λειτουργήσει ως αντικίνητρο για αξιοποίηση του σχεδίου. Η κυκλοφορία ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι περιορισμένη άρα και ο χρόνος απόσβεσης της επένδυσής πολύ μεγαλύτερος.</p>	Σελ. 9	<p>Σύμφωνα με τους στόχους που τέθηκαν στα πλαίσια του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, σκοπός του σχεδίου είναι η ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (1000 σημεία επαναφόρτισης με κονδύλι ύψους €4.000.000). Λαμβάνοντας υπόψη το πιο πάνω και συνυπολογίζοντας πλειάδα δεδομένων που αφορούν ευρύτερα την ηλεκτροκίνηση, έγινε κατανομή του προϋπολογισμού η οποία παρουσιάζεται στον Πίνακα 1 (σελ.11).</p> <p>Όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης, καθορίζεται από τον Γενικό Κανονισμό Απαλλαγής κατά Κατηγορία (ΕΕ) 651/2014 και συγκεκριμένα στο άρθρο 36α «Επενδυτικές ενισχύσεις για υποδομές επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού».</p>
14	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	<p>Η μέγιστη χρονική διάρκεια υλοποίησης να αυξηθεί στους 14 μήνες</p> <p><b>Αιτιολόγηση:</b></p>	Παράγραφος: 6.7 Σελ 19	Διευκρινίζεται ότι η μέγιστη χρονική διάρκεια υλοποίησης ανέρχεται στους 17 μήνες συνολικά, λαμβάνοντας υπόψη και το περιθώριο παράτασης εφόσον εγκριθεί, για περίοδο 11 μηνών.

Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»

A/A	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
	ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	Η λειτουργία του σταθμού εξαρτάται από τρίτους που ο αιτητής δεν μπορεί να ελέγξει πχ Ιδιοκτήτη Συστήματος Διανομής.		
15	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	Να ορισθούν οι κυρώσεις <b>Αιτιολόγηση:</b> Στην παράγραφο 6.10 «Δειγματοληπτικοί έλεγχοι» αναφέρεται ότι «Ο Φορέας Υλοποίησης ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του δύναται να διενεργήσει δειγματοληπτικούς ελέγχους, εντός διαστήματος 5 (πέντε) ετών από την καταβολή χορηγίας, σε σταθμούς επαναφόρτισης που έχουν ολοκληρώσει την διαδικασία υλοποίησης, είναι σε λειτουργία και έχουν λάβει χορηγία στα πλαίσια του σχεδίου. Σε περιπτώσεις όπου διαπιστώνονται διαφοροποιήσεις από τον αρχικό σχεδιασμό ο Φορέας Υλοποίησης διατηρεί το δικαίωμα επιβολής κυρώσεων». Για να μπορούν να επιβάλλονται κυρώσεις θα πρέπει τόσο οι «κυρώσεις» να είναι καθορισμένες, όσο και η διαδικασία που ακολουθείται, ώστε να επιβληθούν, καθώς επίσης και η διαδικασία ένστασης σε αυτές.	Παράγραφος: 6.10 Σελ 20	Σύμφωνα και με Κατευθυντήριες Γραμμές (Οκτωβρίου 2023) από τη Συντονιστική Αρχή του Σχεδίου Ανάκμψης και Ανθεκτικότητας «Στην περίπτωση που, κατά την επαλήθευση τεκμαίρεται μη τήρηση των υποχρεώσεων του δικαιούχου χωρίς να υπάρχει δυνατότητα αποκατάστασης της τήρησης των υποχρεώσεων, προτείνεται δημοσιονομική διόρθωση και αναλογική ανάκτηση των ποσών που έχουν καταβληθεί αχρεωστήτως, προς την περίοδο για την οποία δεν εκπληρώθηκαν οι απαιτήσεις.»
16	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	Όπως αφαιρεθούν τα πρότυπα/πρωτόκολλα που αναφέρονται. <b>Αιτιολόγηση:</b> Η έξυπνη επαναφόρτιση δεν έχει ξεκαθαρίσει τεχνικά πως ικανοποιείται ούτε από τον AFIR αλλά ούτε και από την εθνική νομοθεσία. Η επίτευξη της, το πιο πιθανό, θα γίνεται συνδυαστικά από διάφορα πρωτόκολλα/πρότυπα τα οποία μπορεί να μην αναφέρονται στην συγκεκριμένη παράγραφο. Όπως έχετε διατυπώσει την παράγραφο μπορεί να αποκλείσετε κατασκευαστές φορτιστών. Στην περίπτωση που η παράγραφος παραμένει ως έχει: Φορτιστής που ικανοποιεί μεμονωμένα ένα από τα πρότυπα που αναφέρονται στην παρ. 12 θεωρείται ότι υποστηρίζει λειτουργία έξυπνη επαναφόρτισης; Πχ Φορτιστής υποστηρίζει μόνο το πρότυπο IEC61851 επομένως ικανοποιεί την απαίτηση για έξυπνη επαναφόρτιση; Επίσης, εάν υπάρχει ξεχωριστή συσκευή που ρυθμίζει την ένταση της παρεχόμενης ηλεκτρικής ισχύος στο φορτιστή θα είναι αποδεκτό;	Παράγραφος: 6.7 Σελ 24	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 6.
17	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΥΠΡΟΥ	Στο Παράρτημα 5 «ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ» θα πρέπει στον όρο 6(β) να γίνει σχετική αναφορά στις «σχετικές Νομοθεσίες». <b>Αιτιολόγηση:</b> Ο όρος 6(β) αναφέρει ότι «Όλοι οι όροι της παρούσας Συμφωνίας είναι βασικοί και ουσιώδεις. Η μη τήρηση από το Δικαιούχο, των υποχρεώσεων και των όρων της παρούσας Συμφωνίας Δημόσιας Χρηματοδότησης, είναι δυνατό να οδηγήσει στην προσωρινή ή οριστική ανάκληση και διακοπή της χρηματοδότησης, ή και στην απένταξη του έργου και ανάλογα με την περίπτωση, στην επιβολή νομικών κυρώσεων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις σχετικές Νομοθεσίες». Ποιες είναι οι σχετικές Νομοθεσίες;	Παράγραφος: 6(β) Σελ 52	Ως σχετικές Νομοθεσίες ορίζονται όλες οι νομοθεσίες που αφορούν το παρών Σχέδιο Χορηγιών, και ανάλογα με την περίπτωση, θα επιβάλλονται οι προβλεπόμενες νομικές κυρώσεις, της σχετικής νομοθεσίας που δεν τηρείται. Σχετική είναι και η τοποθέτηση στο σχόλιο 15.
18	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ(CYS)	«Ενδεικτικά παρατίθενται διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα/πρωτόκολλα.....» θα πρέπει να γίνει αναφορά σε «ισχύουσες σειρές προτύπων/ διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα/πρωτόκολλα»	Παράγραφος: 12 Σελ: 24	Αποφασίστηκε ότι δεν θα συμπεριληφθούν στον Οδηγό τα υπό αναφορά πρότυπα / πρωτόκολλα.

**Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
		αφού δεν προσδιορίζονται τα συγκεκριμένα μέρη του προτύπου στα οποία γίνεται αναφορά.		
19	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ(CYS)	Η αναφορά στο πρότυπο IEC 63110 Management of electric vehicles charging and discharging infrastructures θα πρέπει να γίνει ως ακολούθως αφού είναι το μοναδικό πρότυπο της σειράς αυτής με τον ακόλουθο τίτλο «IEC 63110-1:2022 Protocol for management of electric vehicles charging and discharging infrastructures - Part 1: Basic definitions, use cases and architectures».	Παράγραφος: 12 Σελ: 24	Αποφασίστηκε ότι δεν θα συμπεριληφθούν στον Οδηγό τα υπό αναφορά πρότυπα / πρωτόκολλα.
20	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ(CYS)	Η αναφορά στο πρότυπο «IEC 61850 Communication networks and systems in Substations» θα πρέπει να γίνει «IEC 61850 Communication networks and systems for power utility automation» που είναι ο ορθός τίτλος.	Παράγραφος: 12 Σελ: 24	Αποφασίστηκε ότι δεν θα συμπεριληφθούν στον Οδηγό τα υπό αναφορά πρότυπα / πρωτόκολλα.
21	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Βασιζόμενοι στο κόστος των υλικών και της υποδομής για σύνδεση στο δίκτυο, ο προϋπολογισμός κρίνεται ανεπαρκής	Παράγραφος: 1.Β' Φάση Σχεδίου Σελ: 8	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 13.
22	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Ο ρυθμός επιδότησης του 20% για τις μεγάλες εταιρείες είναι ανεπαρκής. Μόνο οι μεγάλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών για παράδειγμα, μπορούν να ανταποκριθούν στις απαραίτητες επενδύσεις για την δημιουργία μιας ανθεκτικής υποδομής φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. <b>Αιτιολόγηση:</b> Να αυξηθεί ο ρυθμός επιδότησης τουλάχιστο 40% για όλες τις κατηγορίες.	Παράγραφος: Χρηματοδότηση με βάση τον ΓΚΑΚ Σελ: 8	Η ένταση της ενίσχυσης καθορίζεται από τον Γενικό Κανονισμό Απαλλαγής κατά Κατηγορία (ΕΕ) 651/2014 και συγκεκριμένα στο άρθρο 36α «Επενδυτικές ενισχύσεις για υποδομές επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού».
23	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Αυτή η κατηγορία θα πρέπει να αφαιρεθεί, καθώς δεν εξυπηρετεί να εγκατασταθούν αυτού του τύπου φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων για δημόσια χρήση.	Πίνακας 1. Κατηγορίες και υποκατηγορίες σταθμών επαναφόρτισης που δύναται να χρηματοδοτηθούν από το Σχέδιο Χορηγιών Σελ.11	Αόριστο Σχόλιο
24	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	"P > 22 kW 6,000 €/ σταθμό επαναφόρτισης: Στη φόρτιση AC, δεν υπάρχουν περισσότερα από 22 kW παγκοσμίως, εκτός αν πρόκειται για διπλό φορτιστή (2x22 kW) <b>Αιτιολόγηση:</b> Πιστεύουμε ότι αυτό πρέπει να αφαιρεθεί και το ποσό της επιδότησης για αυτήν την κατηγορία θα πρέπει να είναι για ισχύ 7,4 kW ≤ P ≤ 22 kW."	Πίνακας 1. Κατηγορίες και υποκατηγορίες σταθμών επαναφόρτισης που δύναται να χρηματοδοτηθούν από το Σχέδιο Χορηγιών Σελ.11	Σύμφωνα με έρευνα του Τμήματος στην διεθνή αγορά υπάρχουν διαθέσιμοι προς πώληση σταθμοί επαναφόρτισης AC 44kW και AC 2x44kW. Επίσης σύμφωνα με το Κεφάλαιο 20 « Ερμηνείες – Θεσμοί-Τροποποιήσεις» Ο Φορέας Υλοποίησης έχει τη δυνατότητα ανακατανομής του Πίνακα 1 και Πίνακα 2 σε περίπτωση μη ικανοποιητικής ζήτησης η οποία θέτει υπό αμφισβήτηση την ικανότητα επίτευξης των στόχων του Σχεδίου Χορηγιών. Σε περίπτωση που κριθεί σκόπιμο θα υιοθετηθεί κατά την διάρκεια υλοποίησης του Σχεδίου.
25	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Διαφωνούμε με αυτό το σημείο. <b>Αιτιολόγηση:</b> Θα πρέπει να υπολογίζεται ανά πρίζα / socket, επειδή επηρεάζονται οι τιμές του υλικού και οι απαιτήσεις φόρτωσης	«Κάθε σταθμός επαναφόρτισης διαθέτει θεωρητική μέγιστη ισχύ εξόδου...όταν επαναφορτίζει μεμονωμένα» Σελ: 11	Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόνοιες του Ευρωπαϊκού Κανονισμού AFIR(1804/2023) περί Προώθησης και Ανάπτυξης των Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων και για σκοπούς υλοποίησης του Σχεδίου επιλέχθηκε το υπό αναφορά λεκτικό. Επίσης σχετικό είναι και το Σημείο 3 στην ίδια σελίδα « Στους σταθμούς επαναφόρτισης Κατηγορίας 1- AC (εναλλασσόμενου ρεύματος) που αποτελούνται από 2 ή περισσότερα σημεία επαναφόρτισης και διαθέτουν ταυτόχρονη επαναφόρτιση πέραν του ενός ηλεκτρικού οχήματος την φορά, το μέγιστο

**Πίνακας Σχολίων Δημόσιας Διαβούλευσης επί του Προσχεδίου Οδηγού του ΣΧ «Ηλεκτροκίνηση με τα 1000 – Β Φάση»**

Α/Α	Φυσικό ή Νομικό Πρόσωπο	Σχόλιο / Εισήγηση Φυσικού ή Νομικού Προσώπου	Σημείο το οποίο τυγχάνει σχολιασμού / Παράγραφος / Σελίδα	Σχόλια Τμήματος
				ποσό επιλέξιμων δαπανών θα αυξάνεται κατά 50%, ανεξάρτητα από την ισχύ εξόδου των εν λόγω σημείων.»
26	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Διαφωνούμε με αυτό το σημείο. <b>Αιτιολόγηση:</b> Η ισχύς των 44 kW από μια πρίζα δεν υπάρχει στους φορτιστές AC	«Σταθμός επαναφόρτισης που αποτελείται από 2 σημεία τριφασικής, δηλαδή από 6.000 € (P > 22 kW) θα γίνει 9.000 €» Σελ.13	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 24.
27	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Η προθεσμία υποβολής αιτήσεων να παραταθεί για τουλάχιστον 8 μήνες λόγω της καθυστέρησης που παρατηρείται στις διαδικασίες της ΑΗΚ	4. Περίοδος εφαρμογής σχεδίου Σελ.16	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 14.
28	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Το πλαίσιο των 15 ημερών για τη συλλογή στοιχείων/ εγγράφων είναι πολύ μικρό, ειδικά όταν η εξασφάλιση των απαραίτητων εγγράφων απαιτεί συντονισμό τόσο με δημόσιες όσο και με ιδιωτικές εταιρείες συμβαλλόμενες στη μελέτη. Η πολυπλοκότητα αυτών των διαδικασιών απαιτεί ένα πιο ρεαλιστικό χρονικό πλαίσιο για να διασφαλιστεί η πλήρης εξασφάλιση των εγγράφων. <b>Αιτιολόγηση:</b> Να δοθεί περισσότερος χρόνος για υποβολή των επιπλέον στοιχείων / εγγράφων	6.3. Αξιολόγηση των Αιτήσεων Σελ.19	Εφόσον οι ενδιαφερόμενοι ακολουθήσουν πιστά τις διαδικασίες υποβολής αίτησης και υποβάλουν ορθά, όλα τα έντυπα σύμφωνα με το Κεφάλαιο 13 δεν θα υπάρξει η ανάγκη να ζητηθούν επιπλέον διευκρινήσεις. Σε περίπτωση που χρειαστεί, το διάστημα που δίνεται κρίνεται ικανοποιητικό.
29	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Η προετοιμασία της υποδομής σε συνδυασμό με τις αναβαθμίσεις φορτίου από την αρχή ηλεκτροδότησης απαιτεί περίπου 6 μήνες. Επιπλέον, οι παγκόσμιοι χρόνοι παράδοσης για φορτιστές DC κυμαίνονται μεταξύ 30 και 50 εβδομάδων. <b>Αιτιολόγηση:</b> Ο χρόνος υλοποίησης της επένδυσης θα πρέπει να αυξηθεί σε 10-14 μήνες	6.7 Υλοποίηση της Επένδυσης Σελ.19	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στο σχόλιο 14.
30	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Διαφωνούμε με αυτό το σημείο. <b>Αιτιολόγηση:</b> Οι ιδιωτικές εταιρείες θα πρέπει να είναι σε θέση να εγκαταστήσουν τουλάχιστον 15 σταθμούς φόρτισης ανά πόλη και συνολικά 40. Οι εταιρείες υπηρεσιών ενέργειας (δεν υπερβαίνουν συνολικά τις 10 αυτή τη στιγμή) είναι αυτές που έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν σημαντικά σε μια κατάλληλη υποδομή φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.	7. Δυνητικοί Δικαιούχοι Σελ.21	Στην ίδια σελίδα αναφέρεται ότι « Σημειώνεται ότι ο κάθε δυνητικός δικαιούχος δύναται στην αίτηση του να προσθέσει σταθμούς επαναφόρτισης πέραν του μέγιστου , οι οποίοι θα θεωρούνται ως επιλαχόντες και θα εξετάζονται μόνο σε περίπτωση διαθεσιμότητας προϋπολογισμού για τις συγκεκριμένες κατηγορίες.»
31	ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)	Διαφωνούμε με αυτό το σημείο. <b>Αιτιολόγηση:</b> Οι δαπάνες που σχετίζονται με τη σύνδεση στο δίκτυο και την υποδομή μπορεί να υπερβούν το πραγματικό κόστος του ίδιου του φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων. Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, ειδικά για μεγαλύτερες εταιρείες, η επιδότηση που καλύπτει μόνο το 20% των συνολικών δαπανών ενδέχεται να μην ικανοποιητική. Να διαμορφωθεί ώστε να αποτελεί πραγματικό κίνητρο για επιχειρήσεις διαφόρων μεγεθών.	11. Επιλέξιμες Δαπάνες Σελ. 24	Επί του συγκεκριμένου σχολίου έγινε σχετική τοποθέτηση στα σχόλια 22 και 13.