

**Σχόλια ΣΕΤΕ στο υπό διαβούλευση σ/ν του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας  
«Εθνικός Κλιματικός Νόμος – Μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα και προσαρμογή στην  
κλιματική αλλαγή»**

Ιανουάριος 2022

#### **ΓΕΝΙΚΑ**

Στο πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής ο τουρισμός είναι ευάλωτος και πολλές φορές εξαρτώμενος από τις καιρικές μεταβολές, αλλά κυρίως πλήττεται από τις ακραίες συνέπειες της κλιματικής αλλαγής. Πολλές χώρες του κόσμου ήδη έχουν υιοθετήσει κλιματικούς νόμους εδώ και χρόνια που αναθεωρούνται βάσει των παγκόσμιων συμφωνιών, κανονισμών κ.α., κατά συνέπεια δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το συγκεκριμένο νομοθέτημα δε θα αναθεωρηθεί στο μέλλον με βάση τις ανάγκες και τις μεταβολές που δημιουργούνται. Έτσι, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στη χώρα μας θα πρέπει να εξετάζονται συνεχώς και ο νόμος να αναπροσαρμόζεται με απώτερο στόχο την κλιματική ουδετερότητα το 2050 και τη μείωση των εκπομπών κατά 55% μέχρι το 2030 βάσει του fit 55 ή άλλους ενδιάμεσους στόχους.

Επιπλέον του σχολιασμού επί συγκεκριμένων άρθρων που ακολουθεί, προτείνεται στο σ/ν να ενσωματωθούν και οι παρακάτω περιπτώσεις:

- Ενίσχυση των ΜμΕ και δημιουργία προϋποθέσεων λειτουργίας τους στα πλαίσια της κλιματικής ουδετερότητας με εργαλεία παροχής τεχνογνωσίας και οικονομική στήριξη.
- Ενίσχυση της πράσινης κινητικότητας -> Θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για ήπιες δράσεις, όπως προώθηση ποδηλάτων κ.α.
- Ενίσχυση πράσινων δεξιοτήτων μέσω της δημιουργίας κατάλληλων επιμορφωτικών σεμιναρίων. Η δράση για το κλίμα ήδη δημιουργεί τις θέσεις εργασίας και τις ευκαιρίες του μέλλοντος και η Ελλάδα θα πρέπει να βρεθεί προετοιμασμένη στις θέσεις εργασίας που θα απαιτηθούν. (Αφορά σε όλους τους τομείς της οικονομίας)
- Δεν προκύπτει ένα καταγεγραμμένο σχέδιο επικοινωνίας των απαιτήσεων του Νόμου με τις επιχειρήσεις και τους πολίτες, κάτι που θα πρέπει να προβλεφθεί.
- Όλες οι δράσεις για την κλιματική αλλαγή και πράσινη μετάβαση θα πρέπει να συνδέονται με τα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία / κίνητρα κατά περίπτωση.
- Με την προϋπόθεση των ανάλογων υποδομών βάσει των απαιτήσεων της νομοθεσίας ανά την Ελλάδα, προτείνεται να υπάρχει σύνδεση των απαιτήσεων διαχείρισης των αποβλήτων και με τον κλιματικό νόμο και να υπολογίζεται η μείωση εκπομπών που θα επιφέρουν. Παράλληλα, πρέπει να επιταχυνθεί η διαδικασία της δημιουργίας των Μονάδων επεξεργασίας βιοαποβλήτων (ΜΕΒΑ) και του “Πληρώνω όσο Πετάω” προκειμένου να επιτευχθεί η μείωση των αποβλήτων, η ορθή διαχείριση του τροφίμου αποβλήτου και τελικά η μείωση των εκπομπών.

#### **ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ**

##### **Άρθρο 3 | Ορισμοί**

Το κεφάλαιο των ορισμών θα πρέπει να περιέχει επίσης τους ακόλουθους ορισμούς:

- Εκπομπές πεδίου εφαρμογής 1
- Εκπομπές πεδίου εφαρμογής 2
- Εκπομπές πεδίου εφαρμογής 3

## Άρθρο 5 | Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή

Δεν δίνεται κάποιο χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση της Εθνικής Στρατηγικής για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή. Η Εθνική Στρατηγική αποτελεί ένα από τα ουσιαστικότερα κείμενα προκειμένου να κατανοηθούν τα ζητήματα και να τεθούν οι στόχοι ειδικά για τον τομέα του τουρισμού και μάλιστα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Η Ελλάδα, λόγω της ακτογραμμής της, τις παράκτιες υποδομές, αλλά και της ανάγκης σύνδεσης αεροπορικώς με πολλούς προορισμούς παρουσιάζει ειδικές προκλήσεις στα παραπάνω θέματα. Απαιτείται αναλυτική ανάλυση επικινδυνότητας (risk assessment). Κατά συνέπεια η Εθνική Στρατηγική θα πρέπει να εκπονηθεί άμεσα, εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος με ειδική μνεία στον τουρισμό, τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες του και να περιλαμβάνει συγκεκριμένες δράσεις και δεσμεύσεις. Στην ίδια κατεύθυνση, η Εθνική Στρατηγική του 2016 χρήζει άμεσης τροποποίησης/ επικαιροποίησης / αναθεώρησης. Το κείμενο για την Εθνική Στρατηγική θα πρέπει και αυτό να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση προκειμένου να ενταχθούν όλες οι θέσεις των παραγωγικών φορέων αλλά και ενδιαφερομένων μερών.

## Άρθρο 6 | Περιφερειακά Σχέδια για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή

Τα περιφερειακά σχέδια προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να γίνουν εργαλεία για την παρακολούθηση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ειδικά για τις περιοχές με τις έντονες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην προστασία της ακτογραμμής από την διάβρωση και να προχωρήσουν άμεσα οι αναγκαίες νομοθετικές προβλέψεις στον νόμο περί αιγιαλού και παραλίας, τα έργα υποδομής και ανθεκτικότητας, καθώς η διασφάλιση του φυσικού πλούτου συνεπάγεται καλύτερο φυσικό περιβάλλον.

Από τη διατύπωση της προτεινόμενης διάταξης δεν προκύπτει ποια θα είναι η κανονιστική ισχύς και το επίπεδο της δεσμευτικότητας των Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή. Ειδικότερα, σε αντίθεση προς την Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, για την οποία προβλέπεται ρητά ότι αποτελεί κείμενο στρατηγικού προσανατολισμού με στόχο τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών, είναι ασαφές εάν τα Περιφερειακά Σχέδια για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή έχουν κανονιστικό ή κατευθυντήριο χαρακτήρα, εάν δεσμεύουν τη Διοίκηση και τους πολίτες κατά την εκπόνηση χωροταξικών ή πολεοδομικών σχεδίων, καθώς και κατά την έκδοση διοικητικών πράξεων για την αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων. Περαιτέρω, δεν είναι σαφές ποια θα είναι σχέση μεταξύ των Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (που εκπονούνται από τις Περιφέρειες) και των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΤΠΣ) του άρθρου 7 του ν. 4447/2016 (ως ισχύει), με τα οποία καθορίζονται μεταξύ άλλων τα μέτρα προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή σε επίπεδο Δημοτικής Ενότητας (δείτε επίσης τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές των ΤΠΣ -ΦΕΚ Β' 3545/3-8-2021). Υπενθυμίζεται ότι η κίνηση της διαδικασίας για τη σύνταξη ΤΠΣ γίνεται είτε από τον οικείο Δήμο είτε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η έγκρισή τους γίνεται με Π.Δ., καθώς έχουν κανονιστική ισχύ. Αντίστοιχες διατάξεις για τον καθορισμό μέτρων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή προβλέπονται και για τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΕΠΣ) του άρθρου 8 του ν. 4447/2016.

## Άρθρο 9 | Διαδικασία καθορισμού δράσεων και μέτρων προσαρμογής και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή

Θα πρέπει να υπάρχει μια συγκεκριμένη μεθοδολογία και καθοδήγηση όπως και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα επί της συγκεκριμένης διαδικασίας. Προτείνεται να αξιοποιηθεί η διαδικασία του ISO 14090:2019 και οι δράσεις να είναι συμβατές με την Εθνική Στρατηγική, τα Περιφερειακά και δημοτικά σχέδια προσαρμογής για το κλίμα.

## Άρθρο 11 | Απαγόρευση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από στερεά ορυκτά καύσιμα

Προτείνεται η προσθήκη νέας παραγράφου, ως εξής:

*“Η ρευματοδότηση των σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται σε τουριστικούς λιμένες, παρέχεται υποχρεωτικά από το δίκτυο του λιμένα, εφόσον διατίθεται η σχετική υπηρεσία και οι αντίστοιχες υποδομές”.*

Ο σκοπός της διάταξης είναι τα σκάφη αυτά να μην χρησιμοποιούν ρυπογόνα ορυκτά καύσιμα για την κάλυψη των αναγκών τους σε ηλεκτρική ενέργεια κατά τον χρόνο ελλιμενισμού τους σε μαρίνες, ενώ διατίθεται η δυνατότητα σύνδεσης με το δίκτυο ξηράς (shore connection).

## Άρθρο 12 | Μέτρα προώθησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Το θέμα των υποδομών για την ηλεκτροκίνηση θα πρέπει να εξεταστεί ειδικά στις περιοχές που υπάρχει υψηλή ζήτηση για την ενοικίαση οχημάτων τους καλοκαιρινούς μήνες. Ο επισκέπτης θα πρέπει να νιώσει το αίσθημα της ασφάλειας ανεφοδιασμού αλλά και οικονομίας. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρχουν επιδοτήσεις για προορισμούς / ξενοδοχεία / καταλύματα και άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις (αεροδρόμια, λιμάνια κτλ.) για την εγκατάσταση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων για την εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Παράλληλα θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη για τη προώθηση ήπιων-φιλικών μεταφορών χαμηλών ρύπων με κατάλληλα κίνητρα.

Η προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων στις αεροπορικές μεταφορές θα δώσει ώθηση και διαφοροποίηση στους ελληνικούς τουριστικούς προορισμούς που εξαρτώνται από αεροπορικές συνδέσεις.

Τέλος, όμως θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη η εικόνα της αγοράς που έχει τεράστια προβλήματα στην εφοδιαστική της αλυσίδα όπως παράλληλα και τα θέματα υποδομών.

Συγκεκριμένα ακολουθούν οι παρακάτω παρατηρήσεις:

A. Στην παράγραφο 2 αναφέρεται ότι «Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της εταιρείας με την υποχρέωση της παρούσας, η δαπάνη αγοράς ή μίσθωσης του νέου εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου δεν εκπίπτει από τα ακαθάριστα έσοδά της σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 7 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2013, Α' 167)». Ο Νόμος ν.4172/2013 ορίζει ξεκάθαρα τι θεωρείται εκπεστέα παραγωγική δαπάνη και δεν είναι δυνατόν να τεθεί θέμα επανακαθορισμού αυτών των δαπανών δημιουργώντας θέματα αμφισβήτησης, ερμηνείας και ανασφάλειας. Τέτοιου είδους αναθεωρήσεις θα μας οδηγήσουν σε παρελθοντικές δυσάρεστες καταστάσεις, με τραγικές συνέπειες για τον κλάδο των ενοικιάσεων αυτοκινήτων και τις εταιρείες με στόλους οχημάτων.

Προτείνουμε να αφαιρεθεί κάθε έννοια επιβολής φορολογικών προστίμων ακυρώνοντας έτσι τον Νόμο 4172/13, και να οριστούν άλλα μέτρα «συμμόρφωσης» όπως επαύξηση Τελών Κυκλοφορίας, Ειδικό Περιβαλλοντικό Τέλος, κλπ.

B. Στην παράγραφο 2 αναφέρεται ότι «Από την 1η.1.2023 κατ' ελάχιστον το ένα τέταρτο (1/4) των νέων εταιρικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που ταξινομούνται, είναι αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης ρύπων έως πενήντα (50) γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα

ανά χιλιόμετρο (CO<sub>2</sub>/χλμ)». Είναι πολύ μικρό το διάστημα για να προλάβουν οι εταιρείες να προσαρμοστούν σε αυτό το μέτρο, το οποίο ουσιαστικά θα ψηφιστεί και θα ισχύσει από το 2022 και το αποτέλεσμα θα είναι να μην προχωρήσουν σε μισθώσεις καινούριων εταιρικών οχημάτων.

Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι αυτή τη στιγμή, λόγω της έλλειψης των ημιαγωγών, οι παραλαβές οχημάτων που έχουν ήδη παραγγελθεί από εταιρείες και ήταν να παραδοθούν Δεκέμβριο του 2021 έχουν μετατεθεί για 1 έτος μετά. Επομένως δεν μπορεί να εφαρμοστεί η υποχρεωτικότητα της ποσόστωσης σε αυτή την περίπτωση αφού δεν είναι ευθύνη των εταιρειών η καθυστέρηση. Προτείνουμε η οποιαδήποτε υποχρεωτικότητα να ισχύσει από 1/1/2025 ώστε να υπάρχει χρόνος για τις εταιρείες να προσαρμοστούν.

Γ. Η παράγραφος 1 αναφέρει ότι «Από την 1η.1.2025, εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, τα νέα Επιβατικά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα (ΤΑΞΙ) με άδεια κυκλοφορίας, καθώς και το ένα τρίτο (1/3) των νέων οχημάτων που ταξινομούνται για σκοπούς μίσθωσης και εκμίσθωσης σε τρίτους είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών». Ένα πρόβλημα εφαρμογής του μέτρου είναι ότι τα διαθέσιμα μοντέλα μηδενικών ρύπων δεν καλύπτουν όλες τις κατηγορίες των αυτοκινήτων που μισθώνονται. Για παράδειγμα, η κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών φορτηγών LCV (ιδιαίτερα στα φορτηγά μικτού βάρους μεταξύ 2.2τ και 3.5τ) τώρα ξεκινάει να αναπτύσσεται και υπάρχουν πολύ λίγα διαθέσιμα μοντέλα. Ακόμα πιο δύσκολο, όταν πρόκειται για ειδικά οχήματα με υπερκατασκευές π.χ. ψυγεία, ανυψωτικά κλπ.

Προτείνουμε (α) να διευκρινιστεί ότι αφορά μόνο ΕΙΧ οχήματα το συγκεκριμένο μέτρο.

Προτείνουμε (β) να προστεθεί εκτός από αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα η επιλογή «..ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης έως 50γρ CO<sub>2</sub>».

Επίσης, προτείνεται να συνεχίσει να υπάρχει συγκεκριμένο πρόγραμμα επιδότησης για τις εταιρείες του κλάδου καθώς κι ενίσχυση αλλά και συνέχεια των φορολογικών ωφελειών όπως αυξημένες αποσβέσεις, (υπεραπόσβεση κλπ). Σε κάθε περίπτωση για να μπορούν να επιτευχθούν οι στόχοι της ποσόστωσης σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, θα πρέπει να υπάρχουν οι ανάλογες υποδομές όχι μόνο στο δημόσιο δίκτυο αλλά και στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης των εμπορικών κέντρων, των υπεραγορών τροφίμων (super markets) και των διαφόρων εταιρειών στάθμευσης.

Όπως προαναφέρθηκε, ο σκοπός του νομοσχεδίου πρέπει να είναι η ύπαρξη ουσιαστικού αποτελέσματος στο περιβάλλον και όχι να πληγούν η αγορά της ενοικίασης αυτοκινήτου ή οι επιχειρήσεις με εταιρικούς στόλους.

#### **Άρθρο 14 | Μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τα κτίρια**

- Σε ορισμένες ορεινές μονάδες η λύση του πετρελαίου είναι μονόδρομος λόγω των χαμηλών θερμοκρασιών αλλά και της αδυναμίας προμήθειας εναλλακτικών αποδοτικών λύσεων. Θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα της τεκμηρίωσης χρήσης του σε νέες εγκαταστάσεις μέχρι το 2030 όπου και θα ισχύσει η πλήρης απαγόρευση. Σημειώνεται ότι βοηθητικά συστήματα Η/Ζ συνεχίζουν να λειτουργούν με πετρέλαιο.
- Ειδικά για τον κτιριακό τομέα απαιτούνται πολύ περισσότερα μέτρα από τα αναφερόμενα στο άρθρο, κωδικοποίηση της νομοθεσίας και σημαντικά κονδύλια για την ενεργειακή αναβάθμιση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος.
- Θα πρέπει να εξεταστεί η δυναμική του άρθρου και να υπάρχει ένας μηχανισμός αναθεωρήσεων του καθώς η ενσωμάτωση των Ευρωπαϊκών κανονισμών θα πρέπει να είναι ο τελικός στόχος. άμεση.
- Αντί για αποσπασματικά μέτρα προτείνεται η ενσωμάτωση των απαιτήσεων του προτεινόμενου κανονισμού ενεργειακής αποδοτικότητας της Ε.Ε. που έτσι και αλλιώς κάποια στιγμή θα ενταχθεί στην εθνική νομοθεσία.

#### Επί του άρθρου 14 παράγραφος 4

- Ενεργειακή αποδοτικότητα. Θα πρέπει να ενσωματωθούν σταδιακά οι απαιτήσεις του προτεινόμενου κανονισμού ενεργειακής αποδοτικότητας Ε.Ε στον κλιματικό νόμο. Στη συνέχεια θα πρέπει να γίνει κωδικοποίηση όλων των απαιτήσεων για τις νέες οικοδομικές άδειες προκειμένου ο τουριστικός κόσμος να γνωρίζει τις απαιτήσεις για τα νέα κτίρια.  
([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA\\_21\\_6686](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_21_6686))
- Ενίσχυση των κινήτρων για τη δημιουργία κτιρίων ελάχιστης ενεργειακής κατανάλωσης. Ειδικά για τα κτίρια της εξαιρετικής περιβαλλοντικής απόδοσης της παρ. 2 του άρθρου 115 (Η περιβαλλοντική τους απόδοση τεκμηριώνεται με χρήση διεθνώς αναγνωρισμένων πρωτοκόλλων περιβαλλοντικής αξιολόγησης, όπως LEED, BREAM και DGNB. Για την εφαρμογή της παρούσας, ως εξαιρετική περιβαλλοντική απόδοση θεωρείται αυτή που είναι ισοδύναμη ή καλύτερη από το LEED Gold, BREAM Very Good ή DGNB Silver) προτείνονται εκπτώσεις όπως μειωμένος ΕΝΦΙΑ, μείωση δημοτικών τελών κ.α. , εκτός της επιπλέον δόμησης που σήμερα παρέχεται.
- Εξαίρεση των κτιρίων αυτών από την υπαγωγή στις διατάξεις του άρθρου 16.
- Θα πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια των επενδύσεων σε θέματα ενεργειακού συμψηφισμού (χρόνοι αδειοδότησης, κορεσμένα δίκτυα, κόστος όρων σύνδεσης, επιδοτήσεις, μη διασυνδεδεμένα νησιά κ.α.) τα οποία θέτουν ορισμένες φορές ερωτηματικά στις επενδύσεις που μπορεί να σχεδιάζει ο τομέας.

#### **Άρθρο 16 | Μείωση εκπομπών από εγκαταστάσεις**

##### Επί του άρθρου 16 παράγραφος 1

Πολλές επιχειρήσεις του κλάδου ήδη έχουν λάβει μέτρα. Κατά συνέπεια η οριζόντια αυτή δέσμευση δεν εξετάζει αν οι επιχειρήσεις υλοποιούν ήδη εθελοντικά σχέδια μείωσης εκπομπών. Κατά συνέπεια το μέτρο δεν μπορεί να είναι οριζόντιο ενώ το χρονολογικό έτος αναφοράς (2022) μπορεί να μην είναι αντιπροσωπευτικό λόγω της μη επαναφοράς του κλάδου στα κανονικά επίπεδα. Έτσι, για ένα ξενοδοχείο που κατασκευάστηκε το 2022 τηρώντας όλους τους κανονισμούς ενεργειακής απόδοσης χωρίς τη χρήση πετρελαίου ή φυσικού αερίου για την παραγωγή ενέργειας, άρα με μηδενικές εκπομπές score 1, ο μόνος τρόπος για να πετύχει μείωση της τάξης του 30% είναι να λάβει πιστοποιητικά προέλευσης για το ρεύμα που καταναλώνει. Αν το έχει ήδη κάνει, δεν είναι τεχνικά δυνατό να επιτευχθεί η προβλεπόμενη μείωση και η επιχείρηση θα πρέπει να εξαιρεθεί από την εφαρμογή του μέτρου. Άρα στην περίπτωση των νέων κτιρίων, το μέτρο έχει νόημα για τις επιχειρήσεις που δεν έχουν κάνει ακόμα το ρεύμα τους «πράσινο». Μπορεί όμως αυτή η απαίτηση να εφαρμοστεί παντού; Υπάρχουν τόσα πιστοποιητικά; Ποια θα είναι η τιμή τους σε βάθος πενταετίας; Τι γίνεται με τα μη διασυνδεδεμένα νησιά;

Κατόπιν των παραπάνω προκύπτει ότι η παλαιότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων και το αποτέλεσμα του ενεργειακού ελέγχου θα πρέπει να αποτελούν κριτήρια για την υπαγωγή ή όχι στη διάταξη.

Συναφώς, το κριτήριο της κατηγορίας της περιβαλλοντικής αδειοδότησης φαίνεται ότι δεν είναι το πλέον κατάλληλο για τις τουριστικές εγκαταστάσεις. Αντί αυτού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη το κριτήριο της παλαιότητας, της δυναμικότητας και της ενεργειακής επίδοσης των εγκαταστάσεων τουριστικών καταλυμάτων μετά τη διενέργεια ενεργειακού ελέγχου. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, αντί της οριζόντιας ρύθμισης για απομείωση εκπομπών 30%, που όπως προαναφέρθηκε σε πολλές περιπτώσεις είτε δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμη είτε στερείται νοήματος όπως για



ξενοδοχειακές επιχειρήσεις που έχουν ήδη λάβει σχετικά μέτρα, θα πρέπει να καθορισθούν στόχοι με κριτήριο το επίπεδο εκπομπών ανά διανυκτέρευση. Τούτο διότι μπορεί να είναι διαφορετικές οι επιβαρύνσεις ξενοδοχείων με 12μηνη λειτουργία έναντι εποχιακών ξενοδοχείων, ενώ επίσης υπάρχουν περίοδοι μειωμένης λειτουργίας, όπως στην περίπτωση της πανδημίας, κατά την οποία οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις υποχρεώθηκαν κατά περιόδους είτε να παραμείνουν να κλειστές είτε να λειτουργούν με μειωμένη δυναμικότητα.

Παράλληλα για τις εκπομπές δεν ξεκαθαρίζεται αν αυτές αφορούν σε πεδίο εφαρμογής 1, 2 ή και 3 όπως επίσης και ο τρόπος καταγραφής τους (Προτείνεται να χρησιμοποιηθεί το ISO 14064 ή άλλη μεθοδολογία ενώ το υπουργείο θα μπορούσε να αναπτύξει κατάλληλο εργαλείο προκειμένου να μειωθεί το κόστος πιστοποίησης των επιχειρήσεων). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι εκπομπές score 3 αφορούν στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας της επιχείρησης και για τη μείωσή τους απαιτείται συνεργασία διαφορετικών νομικών προσώπων. Άρα καθίσταται πρακτικά ανέφικτη η υποβολή προστίμου για μη επίτευξη μείωσης σε εκπομπές score 3.

- Το 30% μέχρι το 2030 θα πρέπει να είναι ένας πρώτος στόχος, θα πρέπει να αποτυπωθούν οι στόχοι μέχρι το 2050 αναλυτικά ανά κλάδο, αλλά και διαχωρίζοντας διασυνδεδεμένο και μη διασυνδεδεμένο δίκτυο.(και λαμβάνοντας υπόψη τις νέες απαιτήσεις του προτεινόμενου κανονισμού ενεργειακής αποδοτικότητας της Ε.Ε. για τα κτίρια).
- Για τις επιχειρήσεις που βρίσκονται σε μη διασυνδεδεμένο δίκτυο η χρήση των GOs είναι ανέφικτη. Κατά συνέπεια θα υπάρχει ανισότητα μεταξύ των επιχειρήσεων ως προς τη μεθοδολογία που προτείνεται για τη μείωση των εκπομπών.
- Για επιχειρήσεις ομίλους θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα «ομιλικής προσέγγισης».

#### Επί του άρθρου 16 παράγραφος 5

- Ο τρόπος μείωσης των εκπομπών μέσω Συστήματος Εγγυήσεων Προέλευσης και φυτεύσεων είναι εξαιρετικά αδύναμος ενώ εγκυμονούνται και κίνδυνοι λόγω κλιματικής αλλαγής κ.α. Λόγω της έλλειψης έργων αντιστάθμισης σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και λόγω του κινδύνου της αύξησης των τιμών τους θα πρέπει να διαμορφωθούν εναλλακτικοί μηχανισμοί αλλά και η δυνατότητα της ένταξης Ελληνικών έργων στο μηχανισμό της αντιστάθμισης.
- Παράλληλα, θα πρέπει να εξαντληθεί η εξοικονόμηση ενέργειας η οποία επίσης προσδιορίζεται μέσω του κανονισμού ενεργειακής αποδοτικότητας.
- Για τους συντελεστές εκπομπών απαιτείται ετήσια δημοσιοποίηση τους από το υπουργείο όπως για παράδειγμα δίνονται στη Μεγάλη Βρετανία ή άλλες χώρες (<https://www.gov.uk/government/collections/government-conversion-factors-for-company-reporting>) για να είναι εύκολοι και ασφαλείς οι υπολογισμοί από όλες τις επιχειρήσεις χωρίς διαφοροποιήσεις και λανθασμένες αναφορές.
- Για τα μη διασυνδεδεμένα νησιά θα πρέπει να υπάρχουν διαφορετικές ρύθμιση από το 30% καθώς τα GOs δεν είναι διαθέσιμα και οι δυνατότητες περιορισμού των εκπομπών περιορίζονται.

**Άρθρο 19 | Ασφάλιση κινδύνου από την κλιματική αλλαγή**

Πολλές υφιστάμενες τουριστικές υποδομές διατρέχουν τον κίνδυνο της κλιματικής αλλαγής και κατά συνέπεια θα πρέπει να γίνουν ειδικές προβλέψεις.

**Άρθρο 26 | Κλιματική διακυβέρνηση**

Προτείνεται και η συμμετοχή εκπροσώπου του ΣΕΤΕ.