



**Ο ρόλος των
συμπληρωματικών
μέτρων**



Co-funded by
the European Union

Τα συμπληρωματικά μέτρα είναι απαραίτητα για την επιτυχία του ΣΕΔΕ2, τόσο για τη μείωση των εκπομπών όσο και για τη διασφάλιση μιας κοινωνικά αποδεκτής τιμής ΣΕΔΕ2. Τόσο ο τομέας των κτιρίων όσο και ο τομέας των οδικών μεταφορών απέχουν πολύ από τις απαραίτητες πορείες απανθρακοποίησης.

Τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στα κτίρια και τις οδικές μεταφορές συμβάλλουν [σχεδόν κατά 40%](#) στη ρύπανση από διοξείδιο του άνθρακα στην ΕΕ. Ο τομέας των κτιρίων αντιπροσώπευε [το 34%](#) των συνολικών εκπομπών της ΕΕ που σχετίζονται με την ενέργεια το 2022 και [απέχει περισσότερο από 40% από την επίτευξη των βασικών δεικτών απανθρακοποίησης](#), ενώ οι οδικές μεταφορές παραμένουν ο μεγαλύτερος εκπομπέας μεταφορών της ΕΕ, με τις εκπομπές να προβλέπεται ότι θα κορυφωθούν σε [σχεδόν 800 εκατομμύρια τόνους CO₂ το 2025](#).

Η τιμολόγηση του άνθρακα από μόνη της δεν μπορεί να επιφέρει τη γρήγορη μείωση των εκπομπών που απαιτείται στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών. Διαρθρωτικά εμπόδια, όπως η χαμηλή ελαστικότητα των τιμών, η περιορισμένη επενδυτική ικανότητα των ευάλωτων νοικοκυριών και η έλλειψη ειδικευμένων εργαζομένων, περιορίζουν την ικανότητα της τιμής του άνθρακα να τονώσει την απαραίτητη απανθρακοποίηση. Χωρίς συμπληρωματικές δράσεις, το ΣΕΔΕ2 κινδυνεύει να είναι λιγότερο αποτελεσματικό και κοινωνικά οπισθοδρομικό. Απαιτείται ένας συνεκτικός και προληπτικός συνδυασμός πολιτικών για να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό απανθρακοποίησης, να μετριαστεί η μεταβλητότητα των τιμών του ΣΕΔΕ2 και να διασφαλιστεί μια δίκαιη μετάβαση. Επομένως, είναι ευθύνη των κρατών μελών να θεσπίσουν συμπληρωματικές πολιτικές το συντομότερο δυνατόν, πριν τεθεί σε ισχύ το ΣΕΔΕ2.

Κτίρια

Η ΕΕ έχει θέσει ως στόχο [τη μείωση των εκπομπών κατά 92%](#) στον τομέα των κτιρίων έως το 2040. Ωστόσο, εάν εφαρμοστούν αποτελεσματικά, οι τρέχουσες πολιτικές αναμένεται να επιφέρουν [μείωση μόνο κατά 53% περίπου, η οποία θα φτάσει το 62%](#) στην πιο αισιόδοξη περίπτωση. Σήμερα, σχεδόν [το 75% του κτιριακού αποθέματος της](#)

[ΕΕ είναι ενεργειακά αναποτελεσματικό](#) και, με ρυθμό ανακαίνισης [περίπου 1% ετησίως](#), η πλήρης απανθρακοποίηση των κτιρίων θα χρειαζόταν αιώνες χωρίς σημαντική παρέμβαση. Για να καλυφθεί αυτό το κενό απαιτείται η πλήρης εφαρμογή των βασικών νομοθετικών πλαισίων της ΕΕ, ιδίως της Οδηγίας για την Ενεργειακή Απόδοση των Κτιρίων (EPBD), της Οδηγίας για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (RED) και της Οδηγίας για την Ενεργειακή Απόδοση (EED). Οι κανονισμοί αυτοί θέτουν τα θεμέλια για μια ολοκληρωμένη μεταμόρφωση του τομέα και είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση των επιπτώσεων των τιμών του ΣΕΔΕ2 σε διαχειρίσιμο επίπεδο.

Η αναθεώρηση της EPBD το 2024 εισήγαγε διάφορα βασικά μέτρα για την απανθρακοποίηση του τομέα. Επιβάλλει τη σταδιακή κατάργηση των λεβήτων ορυκτών καυσίμων, ξεκινώντας με την απαγόρευση των επιδοτήσεων για αυτόνομα συστήματα θέρμανσης με ορυκτά καύσιμα από το 2025, και εισάγει ελάχιστα πρότυπα ενεργειακής απόδοσης (MEPS) για τα κτίρια με τη χειρότερη απόδοση. Τα κράτη μέλη έχουν προθεσμία έως τον Μάιο του 2026 για να μεταφέρουν τις διατάξεις της επικαιροποιημένης EPBD και [η επιτυχής εφαρμογή της θα είναι κρίσιμης σημασίας](#).

Η αναθεώρηση του EED του 2023 περιλαμβάνει πλέον υψηλότερες υποχρεώσεις ετήσιας εξοικονόμησης ενέργειας, που αυξάνονται στο 1,9% από το 2028, και έναν δεσμευτικό ετήσιο στόχο ανακαίνισης 3% για τα δημόσια κτίρια. Ωστόσο, ακόμη και με αυτά τα ισχυρότερα νομοθετικά εργαλεία, τα κράτη μέλη απέχουν πολύ από τον στόχο. Κανένα κράτος μέλος δεν πληροί επί του παρόντος το ποσοστό ανακαίνισης που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων του 2030 και του 2040. Ένα ισχυρό σήμα τιμής εκπομπών άνθρακα ΣΕΔΕ2 θα συμβάλει στην ταχύτερη εφαρμογή μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των κτιρίων.

Για να επιτύχουν τους κλιματικούς στόχους και να συγκρατήσουν ταυτόχρονα την τιμή του ΣΕΔΕ2, τα κράτη μέλη πρέπει να επικεντρωθούν σε δύο κρίσιμους τομείς που έχουν το μεγαλύτερο δυναμικό μείωσης των εκπομπών CO₂ και μετριασμού του κόστους για τα νοικοκυριά.

Πρώτον, η αύξηση του ρυθμού και του βάθους των ανακαινίσεων είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης. [Έρευνες](#) δείχνουν ότι εάν όλα τα κτίρια κατοικιών στην ΕΕ ανακαινίζονταν σύμφωνα με τους στοχευμένους κανόνες απόδοσης, θα μπορούσε να εξοικονομηθεί το 44% της τελικής ενέργειας που χρησιμοποιείται για

θέρμανση. Με τη σημαντική μείωση της συνολικής ζήτησης ενέργειας, οι βαθιές ανακαινίσεις μειώνουν άμεσα την ανάγκη για θέρμανση με ορυκτά καύσιμα, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές και τα συναφή κόστη από την τιμολόγηση εκπομπών άνθρακα στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ2. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ανακαίνιση των κτιρίων με τις χειρότερες επιδόσεις, καθώς αυτό αποτελεί ένα μέτρο υψηλής αποδοτικότητας και κοινωνικής προόδου, που στοχεύει στην παροχή στήριξης όπου αυτή είναι πιο αναγκαία. Τα ευάλωτα νοικοκυριά είναι συχνά τα πιο εκτεθειμένα στην ενεργειακή φτώχεια και τα λιγότερο ικανά να επενδύσουν τα ίδια σε αναβαθμίσεις, γεγονός που απαιτεί την επιδότηση του συνολικού κόστους. Προγράμματα όπως το [γαλλικό «MaPrimeRénov»](#), το οποίο καλύπτει έως και το 90% των δαπανών για νοικοκυριά με μέτριο εισόδημα, και το πρόγραμμα [«Gent Knapt Op»](#) της βελγικής πόλης Γάνδης, το οποίο προσφέρει επιχορηγήσεις ανακαίνισης που επιστρέφονται μόνο κατά την επαναπώληση, δείχνουν πόσο καλά σχεδιασμένα χρηματοδοτικά προγράμματα μπορούν να συμβάλουν στην άρση των αρχικών εμποδίων και να εξασφαλίσουν δίκαιη πρόσβαση σε ενεργειακές βελτιώσεις.

Δεύτερον, είναι ζωτικής σημασίας η επιτάχυνση της ανάπτυξης ανανεώσιμων συστημάτων θέρμανσης, όπως αντλίες θερμότητας και απανθρακοποιημένη τηλεθέρμανση. [Το REPowerEU σχεδιάζει να εγκαταστήσει 30 εκατομμύρια αντλίες θερμότητας έως το 2030 σε σύγκριση με το 2020](#), αλλά αυτός ο στόχος θα μπορούσε να αναβαθμιστεί περαιτέρω. Μια [πρόσφατη μελέτη του EEB](#) δείχνει ότι η διάθεση μόλις του ενός τρίτου του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα θα μπορούσε να επιδοτήσει την εγκατάσταση 20 εκατομμυρίων αντλιών θερμότητας έως το 2032, αριθμός επαρκής για να καλύψει το 65% των ενεργειακά φτωχών νοικοκυριών της ΕΕ και να μειώσει τη ζήτηση ορυκτού αερίου της ΕΕ κατά 11%, σχεδόν όσο εισήχθη από τη Ρωσία το 2024.

Ωστόσο, καθώς αυτό θα άφηνε ακόμη πολλά νοικοκυριά χωρίς κάλυψη, η αξιοποίηση ευρύτερων εσόδων από το ΣΕΔΕ2 θα συνέβαλε στην κάλυψη του χάσματος. Η μετάβαση σε κτίρια μηδενικών εκπομπών θα απαιτήσει αυστηρότερους κανόνες για τις νέες κατασκευές και τις ανακαινίσεις, παράλληλα με μια σαφή στρατηγική για την επίτευξη των στόχων για ανανεώσιμη θέρμανση και ψύξη. Η αντικατάσταση της θέρμανσης και της ψύξης με βάση τα ορυκτά καύσιμα με καθαρές εναλλακτικές λύσεις μπορεί να εξαλείψει αποτελεσματικά τις εκπομπές που τιμολογούνται από το ΣΕΔΕ2, προστατεύοντας τα νοικοκυριά από την αύξηση των τιμών των καυσίμων. Ωστόσο, αυτή η αλλαγή πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικές και τεχνικές

πραγματικότητες. Περίπου το 15% των πολιτών της ΕΕ ζουν σε σπίτια με κακή μόνωση και πολλά από αυτά τα κτίρια δεν μπορούν να υποστηρίξουν καθαρά συστήματα θέρμανσης, όπως αντλίες θερμότητας, λόγω της υψηλής ενεργειακής τους ζήτησης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ηλεκτροδότηση χωρίς ανακαίνιση κινδυνεύει να είναι σπατάλη και οπισθοδρομική. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών θέρμανσης πρέπει να συμβαδίζει με στοχευμένες αναβαθμίσεις των κατοικιών. Οι ενεργειακές κοινότητες αποτελούν επίσης μια μεγάλη ευκαιρία από αυτή την άποψη: μπορούν να παρέχουν πρόσβαση σε καθαρή ηλεκτρική ενέργεια για τις γειτονιές, να επωφεληθούν από οικονομίες κλίμακας, να διευκολύνουν συλλογικά έργα ανακαίνισης και συχνά περιλαμβάνουν ειδική υποστήριξη για ευάλωτα νοικοκυριά. Και σε αυτή την περίπτωση, η νομοθεσία της ΕΕ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο: η οδηγία EPBD απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη οι ευάλωτες ομάδες στις απαιτήσεις ανακαίνισης και προωθεί την πρόσβασή τους σε χρηματοδότηση, ενώ η οδηγία EED υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προσδιορίσουν και να δώσουν προτεραιότητα στους ευάλωτους καταναλωτές στα προγράμματα ενεργειακής απόδοσης.

Διάγραμμα 8. Όσο ισχυρότερες είναι οι συμπληρωματικές πολιτικές, τόσο χαμηλότερη είναι η τιμή του ΣΕΔΕ2



Περαιτέρω, τα δεσμευτικά σχέδια κατάργησης των ορυκτών καυσίμων στις εθνικές στρατηγικές ανακαίνισης στον επόμενο κύκλο αναθεώρησης της EPBD, σε συνδυασμό με αυστηρές MEPS για κτίρια κατοικιών, θα εξασφάλιζαν μακροπρόθεσμη πρόοδο προς την απανθρακοποίηση. Με μόνο [το 6% των νοικοκυριών της ΕΕ](#) να χρησιμοποιούν αντλίες θερμότητας το 2021, απαιτούνται πρόσθετα μέτρα. Οι επιδοτήσεις για αντλίες

θερμότητας θα μπορούσαν να εφαρμοστούν με [πολλές μορφές](#), όπως ένας μηχανισμός στήριξης όπως το «Heat Pump Grant System» (Σύστημα επιδοτήσεων για αντλίες θερμότητας) στην Ιρλανδία, ή ένα πρόγραμμα μίσθωσης αντλιών θερμότητας που υποστηρίζεται από την κυβέρνηση ενός κράτους μέλους θα μπορούσε να επιταχύνει την υιοθέτησή τους μειώνοντας τα αρχικά κόστη, ιδίως στις αγορές που βρίσκονται σε αρχικό στάδιο, παρέχοντας παράλληλα ευέλικτα πακέτα που καλύπτουν επιλογές συντήρησης ώστε η καθαρή θέρμανση να είναι πιο εύκολα προσβάσιμη.

Για να επιτευχθούν υψηλότερα ποσοστά ανακαίνισης, πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της κατανομής των εξόδων μεταξύ ενοικιαστών και ιδιοκτητών. Τα νομικά πλαίσια που επιτρέπουν την κατανομή των εξόδων, τα φορολογικά κίνητρα για τους ιδιοκτήτες και οι διασφαλίσεις κατά της έξωσης ή της διακοπής της παροχής ενέργειας μετά την ανακαίνιση μπορούν να αποτελέσουν μια δίκαιη βάση για την αναβάθμιση του οικιστικού αποθέματος. Για παράδειγμα, [η Γερμανία](#) έχει εισαγάγει ένα πρόγραμμα που καλύπτει τις αυξήσεις των ενοικίων που συνδέονται με τα έξοδα ανακαίνισης για τους ενοικιαστές που λαμβάνουν βασική εισοδηματική στήριξη, πληρώνοντας τους ιδιοκτήτες απευθείας μέσω των υφιστάμενων καναλιών κοινωνικής πρόνοιας. Παράλληλα, τα κράτη μέλη πρέπει να αντιμετωπίσουν λιγότερο ορατούς αλλά σημαντικούς παράγοντες που συμβάλλουν στις εκπομπές των κτιρίων, όπως η αύξηση της επιφάνειας και τα υποχρησιμοποιούμενα κτίρια. Η επαναχρησιμοποίηση των υφιστάμενων κτιρίων, ο περιορισμός της αύξησης της επιφάνειας και η προώθηση της αποτελεσματικότερης χρήσης του υφιστάμενου αποθέματος είναι κρίσιμες στρατηγικές, δεδομένου του αργού ρυθμού με τον οποίο γίνεται η απανθρακοποίηση των υπάρχοντων κτιρίων.

Συνολικά, τα μέτρα αυτά μπορούν να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές του κτιριακού τομέα, να περιορίσουν τις επιπτώσεις των τιμών του ΣΕΔΕ2 και να επιφέρουν πραγματικές και διαρκείς βελτιώσεις στη ζωή των πολιτών – θερμότερα σπίτια, καθαρότερη θέρμανση και χαμηλότερους λογαριασμούς ενέργειας.

Οδικές μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το σύνολο σχεδόν των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (ΑΘ) από τις εγχώριες μεταφορές και αποτελούν μια αυξανόμενη πηγή εκπομπών. [Οι τρέχουσες προβλέψεις](#) εκτιμούν ότι η μείωση των εκπομπών από τις

μεταφορές έως το 2050 θα είναι μόλις 22%, πολύ κάτω από τον τρέχοντα στόχο του 90%. Η μεταμόρφωση του τομέα απαιτεί ένα ισχυρό πλαίσιο πολιτικής, που θα περιλαμβάνει την αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών, τη μετατόπιση της μεταφορικής δραστηριότητας προς τρόπους μεταφοράς με χαμηλότερες εκπομπές και την αποφυγή περιττών μετακινήσεων.

Η ευρεία ηλεκτροκίνηση των οδικών μεταφορών αναγνωρίζεται ως ο θεμελιώδης παράγοντας για την απανθρακοποίηση των εγχώριων μεταφορών, μειώνοντας τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέσω της άμεσης μετάβασης από τα ορυκτά καύσιμα στην ηλεκτρική ενέργεια.

Η πολιτική με τον μεγαλύτερο αντίκτυπο είναι ο ισχύων κανονισμός του 2023 για τις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των φορτηγών, ο οποίος επιβάλλει μείωση των εκπομπών κατά 100% για τα νέα μοντέλα έως το 2035. Αυτός ο ενιαίος κανονισμός αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές των μεταφορών [κατά 57%](#) το 2040 σε σύγκριση με το 2015. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (HDV), τα πρότυπα εκπομπών που έχουν προσωρινά συμφωνηθεί για το 2030, το 2035 και το 2040 είναι εξίσου κρίσιμα. Οι μελλοντικές αναθεωρήσεις θα πρέπει να καταστήσουν ακόμη πιο αυστηρά αυτά τα πρότυπα μετά το 2030, προκειμένου να διατηρηθεί η θετική πορεία.

Η επιτάχυνση της υιοθέτησης των ηλεκτρικών οχημάτων στους εταιρικούς στόλους είναι ένας άλλος σημαντικός μοχλός. Τα εταιρικά οχήματα τείνουν να έχουν υψηλότερα ποσοστά χιλιομετρικής απόστασης και ανανέωσης, γεγονός που τα καθιστά ιδανικά για έγκαιρη ηλεκτροκίνηση. Σύμφωνα με [την Transport and Environment](#), οι εταιρικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν τα έξι στα δέκα νέα αυτοκίνητα που πωλούνται κάθε χρόνο και πάνω από το 73% των εκπομπών των καινούργιων αυτοκινήτων. [Η μοντελοποίηση](#) δείχνει ότι η επίτευξη του 50% των πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων στους εταιρικούς στόλους έως το 2027 και του 100% έως το 2030 θα ενισχύσει σημαντικά τη συνολική υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων και θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ2. Επιπλέον, οι ηλεκτροκίνητοι εταιρικοί στόλοι θα αυξήσουν τον αριθμό των μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων στη δευτερογενή αγορά, βελτιώνοντας την πρόσβαση για τα νοικοκυριά με χαμηλότερα εισοδήματα.

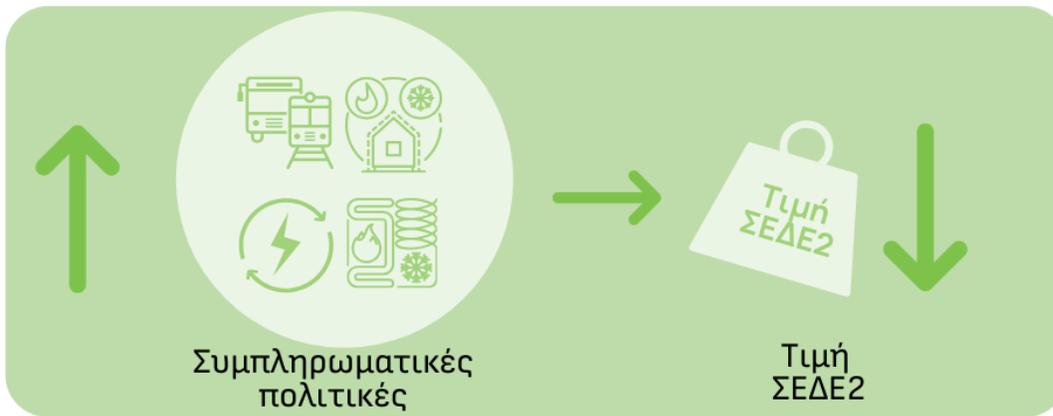
Παρά τα μέτρα αυτά, τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (ΚΕΚ) θα παραμείνουν στους δρόμους για δεκαετίες, καθιστώντας απαραίτητα τα προγράμματα ηλεκτρονικής αναβάθμισης και απόσυρσης, δεδομένου ότι προβλέπεται ότι [73 εκατομμύρια](#) οχήματα

ΚΕΚ θα παραμείνουν σε κυκλοφορία έως το 2050. Τα εργαλεία αυτά προσφέρουν προσιτές και γρήγορες μειώσεις εκπομπών για τα νοικοκυριά με χαμηλό εισόδημα, ιδίως στην Ανατολική Ευρώπη. Οι πολιτικές για τη μείωση της υπολειμματικής αξίας των οχημάτων ΚΕΚ - όπως οι ζώνες μηδενικών εκπομπών, τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα υψηλότερα τέλη στάθμευσης, οι περιορισμοί στις εξαγωγές και οι απαγορεύσεις πώλησης ΚΕΚ - μπορούν να υποστηρίξουν περαιτέρω αυτή τη μετάβαση, αλλά οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να είναι ενήμεροι για τους κινδύνους που ενέχουν για την κοινωνική ένταξη και να τους αντιμετωπίσουν προληπτικά.

Ταυτόχρονα, η ηλεκτροκίνηση των μεταφορών πρέπει να υποστηριχθεί από σημαντική επέκταση των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών φόρτισης και της ανάπτυξης του δικτύου. Έτσι, για να συμπληρωθεί η ηλεκτροκίνηση, θα πρέπει να θεσπιστούν στόχοι ενεργειακής απόδοσης για τα ηλεκτρικά οχήματα. Αν και τα ηλεκτρικά οχήματα δεν εκπέμπουν ρύπους, καταναλώνουν μεγάλη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας και επί του παρόντος δεν υπάρχουν κανόνες σχετικά με την απαιτούμενη απόδοσή τους. Η θέσπιση προτύπων ενεργειακής απόδοσης καθώς και ευέλικτης τιμολόγησης για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων, ανάλογα με τη ζήτηση, θα μειώσει την πίεση στο ηλεκτρικό δίκτυο, θα μειώσει το κόστος ενέργειας και θα υποστηρίξει την ομαλότερη απανθρακοποίηση.

Εξίσου σημαντικά είναι τα μέτρα από την πλευρά της ζήτησης για τον περιορισμό της συνολικής οδικής κυκλοφορίας. Αυτό περιλαμβάνει τη διακοπή της κατασκευής νέων δρόμων, την προώθηση της μετατόπισης προς δημόσιες συγκοινωνίες μηδενικών εκπομπών, την ενεργητική κινητικότητα (περπάτημα, ποδηλασία) και τη σιδηροδρομική μεταφορά για μεγαλύτερες αποστάσεις, καθώς και την αύξηση της πληρότητας των αυτοκινήτων (π.χ. carpooling). Η μετατόπιση μόλις του 5% των μετακινήσεων με αυτοκίνητο προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ολόκληρη την ΕΕ θα μπορούσε να μειώσει τη ζήτηση πετρελαίου κατά περίπου [7,9 εκατομμύρια τόνους](#), που ισοδυναμεί με 25 εκατομμύρια τόνους CO₂. Σύμφωνα με [την ESABCC](#), οι προηγούμενες προσπάθειες προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς σε επίπεδο κρατών μελών δεν ήταν αρκετά φιλόδοξες και δεν εφαρμόστηκαν με συνέπεια. Για να επιτευχθεί ουσιαστική αλλαγή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα σε στρατηγικές επενδύσεις σε υποδομές, όπως η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών δικτύων και των δικτύων δημοσίων συγκοινωνιών.

Διάγραμμα 9. Το σήμα τιμής του ΣΕΔΕ2 καθιστά τις καθαρές εναλλακτικές πιο οικονομικά ελκυστικές



Ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να αυξήσει την βιωσιμότητα των πόλεων, να μειώσει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και να ανακαταλείψει τον χώρο για πεζούς, ποδηλάτες και πράσινες περιοχές.

Η προώθηση της κοινής κινητικότητας, των υπηρεσιών κατά παραγγελία και της δίκαιης τιμολόγησης ή των δωρεάν καρτών μεταφοράς για ομάδες χαμηλού εισοδήματος θα εξασφαλίσει μια δίκαιη μετάβαση που θα ωφελήσει όλους τους πολίτες. Το Λουξεμβούργο αποτελεί ένα καλό παράδειγμα, καθώς το 2020 αποφάσισε να καταστήσει όλες τις δημόσιες συγκοινωνίες δωρεάν. [Η πολιτική αυτή μείωσε τις εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές κατά περίπου 8,3%](#), με τη χρήση αυτοκινήτων να μειώνεται κατά περίπου 6,8% και τη χρήση των δημόσιων μεταφορών να αυξάνεται κατά περίπου 38%. Με την κατάργηση των ναύλων, το Λουξεμβούργο όχι μόνο μείωσε την κατανάλωση καυσίμων και τις σχετικές εκπομπές, αλλά και προώθησε την πιο δίκαιη πρόσβαση στην κινητικότητα και την καλύτερη ποιότητα ζωής με λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και ατμοσφαιρική ρύπανση.

Η αντιμετώπιση της μεταφορικής φτώχειας απαιτεί την αντιμετώπιση τόσο της οικονομικής προσιτότητας των ηλεκτρικών οχημάτων όσο και της εξασφάλισης της πρόσβασης σε βιώσιμη κινητικότητα. Τα προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση της πρόσβασης στα ηλεκτρικά οχήματα, καταργώντας τα εμπόδια που δημιουργεί το αρχικό κόστος. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν νέα στοχευμένα χρηματοδοτικά εργαλεία για τη στήριξη των νοικοκυριών χαμηλού

εισοδήματος και των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στην πρόσβαση σε μια πιο «πράσινη» κινητικότητα, με μέτρα υποστήριξης προσαρμοσμένα στη γεωγραφική θέση και στις ανάγκες τους. Για παράδειγμα, ορισμένα προγράμματα επέλεξαν να στοχεύσουν σε νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος σε αγροτικές περιοχές. Μια δίκαιη μετάβαση εξαρτάται επίσης από τον καλύτερο αστικό και περιφερειακό σχεδιασμό. Η μετατόπιση της εστίασης από την κινητικότητα στην προσβασιμότητα —μέσω της προώθησης συντομότερων μετακινήσεων και της μείωσης της εξάρτησης από το αυτοκίνητο— μπορεί να αποφέρει τόσο κλιματικά όσο και κοινωνικά οφέλη. Η επέκταση των δημόσιων μεταφορών, της ποδηλασίας και των επιλογών κοινής κινητικότητας, ιδίως σε αγροτικές ή αστικές περιοχές με ανεπαρκή πρόσβαση και διαθεσιμότητα, θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής και θα διασφαλίσει ότι κανείς δεν θα μείνει πίσω στη μετάβαση προς καθαρότερες μεταφορές.

Είναι ζωτικής σημασίας να αναπτυχθούν μέτρα για την αποφυγή στρέβλωσης του σήματος τιμών του ΣΕΔΕ2. Στον τομέα των οδικών μεταφορών, το ΣΕΔΕ2 έχει επίσης ισοσταθμιστικό αποτέλεσμα, καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα εκτίθενται ήδη στο σήμα τιμών του ΣΕΔΕ1 μέσω της ηλεκτρικής ενέργειας, ενώ τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης θα αντιμετωπίσουν μόνο τώρα την τιμή του άνθρακα με το ΣΕΔΕ2. Ο στόχος πρέπει να είναι να καταστούν οι καθαρότερες επιλογές φθηνότερες από τις ρυπογόνες. Ωστόσο, οι επιδοτήσεις για τα ορυκτά καύσιμα και οι μη ευθυγραμμισμένες τιμές ενέργειας συνεχίζουν να λειτουργούν προς την αντίθετη κατεύθυνση.

Σήμα τιμής

Το 2023, [οι επιδοτήσεις της ΕΕ για τα ορυκτά καύσιμα έφτασαν τα 111 δισεκατομμύρια ευρώ, με πάνω από το 60% να συγκεντρώνεται στη Γερμανία, την Πολωνία και τη Γαλλία](#), τις χώρες με τις μεγαλύτερες εκπομπές από κτίρια και οδικές μεταφορές. Οι δράσεις σε αυτές τις χώρες είναι καθοριστικές για τη σταθεροποίηση της τιμής του ΣΕΔΕ2. Σχεδόν το ήμισυ αυτών των επιδοτήσεων δεν έχει προγραμματισμένη ημερομηνία λήξης και πολλά μέτρα που προέκυψαν από την κρίση των τιμών της ενέργειας του 2022 — η οποία πυροδοτήθηκε από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία — παραμένουν σε ισχύ παρά την πτώση των τιμών των ορυκτών καυσίμων. Εξίσου επιζήμια είναι η ανισορροπία στον τρόπο φορολόγησης των ενεργειακών πόρων. Στα περισσότερα κράτη μέλη, τα νοικοκυριά πληρώνουν περισσότερο από το διπλάσιο για την ηλεκτρική ενέργεια σε σχέση με το ορυκτό αέριο. Αυτή η στρέβλωση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό

στις εισφορές για τη χρηματοδότηση της ενεργειακής μετάβασης που επιβαρύνουν τους λογαριασμούς ηλεκτρικού ρεύματος, ενώ η παραγωγή ορυκτού αερίου παραμένει ελαφρώς φορολογημένη. Οι τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας είναι επίσης διογκωμένες λόγω της συνεχιζόμενης εξάρτησης της Ευρώπης από τα ορυκτά καύσιμα, η οποία εκθέτει τους καταναλωτές σε ευμετάβλητες διεθνείς αγορές καυσίμων. Στο Βέλγιο, η ηλεκτρική ενέργεια είναι σχεδόν έξι φορές πιο ακριβή ανά μονάδα ενέργειας από το ορυκτό αέριο, ενώ σε χώρες όπως η Γερμανία ή η Δανία, [οι φόροι και οι επιβαρύνσεις επί της ηλεκτρικής ενέργειας είναι κατά 0,14 ευρώ/kWh υψηλότεροι από ό,τι επί του ορυκτού αερίου.](#) Τέτοιες τιμολογιακές δομές αποθαρρύνουν τη μετάβαση σε ηλεκτρικά συστήματα, υπονομεύοντας τις προσπάθειες απανθρακοποίησης. Μόλις αναπτυχθούν τα συστήματα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, σε συνδυασμό με την αποθήκευση και την ανταπόκριση της ζήτησης, οι τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας θα μειωθούν, καθιστώντας την ηλεκτροδότηση καθαρή και προσιτή.

Τα κράτη μέλη μπορούν να ενισχύσουν το σήμα τιμών του ΣΕΔΕ2 και να το καταστήσουν λιγότερο οπισθοδρομικό, καταργώντας τις επιβλαβείς επιδοτήσεις, φορολογώντας τα έκτακτα κέρδη από τα ορυκτά καύσιμα, εφαρμόζοντας προοδευτικές εισφορές στους τομείς με υψηλές εκπομπές και εξασφαλίζοντας δίκαιες συνεισφορές από τους πλουσιότερους. Τα έσοδα θα πρέπει να διοχετεύονται στην προστασία των ευάλωτων νοικοκυριών και στην επιτάχυνση των επενδύσεων σε καθαρές πηγές ενέργειας.

Πληροφορίες Δημοσίευσης

Το ΣΕΔΕ2 101 εκπονήθηκε στο πλαίσιο του έργου LIFE Effect (LIFE23 GIC-BE-LIFE EFFECT) υπό την ηγεσία του Carbon Market Watch με τη συνεισφορά μελών της κοινοπραξίας του έργου.

Συγγραφική ομάδα

Eleanor Scott, εμπειρογνώμονας της ΕΕ για την αγορά άνθρακα, Carbon Market Watch

Jeanne Marullaz, ασκούμενη στην πολιτική της ΕΕ, Carbon Market Watch

Συντάκτης

Gavin Mair, Υπεύθυνος Επικοινωνίας, Carbon Market Watch

Οι απόψεις που εκφράζονται σε αυτήν την πολιτική έκθεση ανήκουν αποκλειστικά στους συγγραφείς και τους εταίρους του LIFE Effect.

Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε επικοινωνήστε με:

gavin.mair@carbonmarketwatch.org

Δημοσίευση:

Οκτώβριος 2025



**Co-funded by
the European Union**