

Het nieuwe emissiehandelssysteem

30 januari 2024

Interview met Sem Oxenaar, Regulatory Assistance Project (RAP)

Sem Oxenaar heeft een achtergrond in beleid, milieu en economie. Zijn studies heeft hij in Amsterdam en Berlijn gevolgd. Momenteel is hij werkzaam als expert rond topics zoals decarbonisatie van gebouwen, warmtenetten, warmte planning en energiegemeenschappen binnen Regulatory Assistance Project (RAP)® , een onafhankelijk NGO wereldwijd actief in innovatief beleidsadvies en leiderschap binnen de energie gemeenschap.

Wat is ETS 2 of hoe zal ETS 2 er gaan uitzien ?

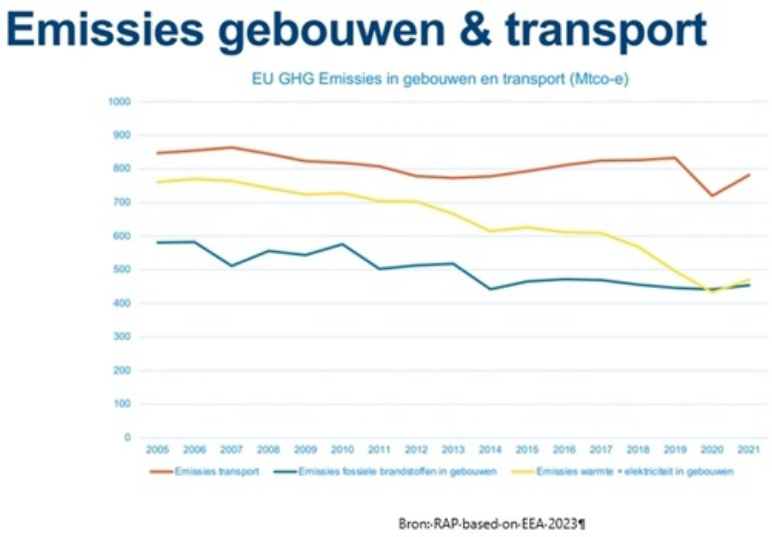
Eenvoudig uitgelegd, ETS 2 wil een prijs invoeren voor emissies voor fossiele brandstoffen die gebruikt worden voor gebouwen, transport, en process warmte. Europa wil dit doen door een CAP en TRADE systeem in te voeren voor leveranciers van brandstoffen. Concreet wil dit zeggen dat in een eerste fase (2025) aan de brandstofleveranciers zal gevraagd worden om de emissies die hun brandstoffen (gebruikt voor verwarming, proceswarmte en transport) veroorzaken bij te houden en te monitoren. In een volgende fase zal Europa een maximaal aantal uitstootrechten vastleggen en een emissiereductiefactor (CAP), de overeenkomstige emissie rechten zullen dan verhandeld worden (TRADE). De brandstofleveranciers zullen dus voor elke ton uitgestoten hoeveelheid emissie een emissierecht moeten kunnen voorleggen. De veiling van deze rechten is voor de eerste keer voorzien in 2027 als richtdatum. Voor bepaalde sectoren zoals maak

industrie en bouw, landbouw en bepaalde mobiliteitstoepassingen zijn momenteel nog niet als basis opgenomen in het systeem. Elke lidstaat mag beslissen om deze wel mee te nemen, in vakjargon ‘opt-in.’

Het nieuwe ETS 2 systeem heeft voor een deel de mosterd gehaald bij het reeds bestaande ETS voor grote bedrijven. Toch zijn er enkele belangrijke verschillen. Een eerste belangrijke verschil is dat er geen kostenloze toewijzing van emissierechten zullen zijn zoals in ETS. Een tweede verschil is dat de emissierechten en veilingen van ETS en ETS 2 volledig van elkaar gescheiden blijven en de prijzen dus verschillend kunnen zijn. Een belangrijke kanttekening bij ETS 2 is dat de emissierechten van ETS 2 nog steeds onder de Effort Sharing Regulation, versta hieronder de uitstoot blijft op de teller van de lidstaten staan. Dit laatste betekent dat lidstaten met bepaalde keuzes in ETS 2, hun reductie kunnen sturen. Zo heeft Nederland al bekend gemaakt dat zij voor een opt-in zullen gaan van alle fossiele brandstoffen die nu accijnzen en belastingen betalen.

Waarom is ETS 2 er gekomen ?

ETS 2 is er gekomen omdat de lidstaten er in de afgelopen jaren niet in geslaagd zijn om de reductie van broeikasgassen in de gebouwensector en in de transportsector voldoende snel te laten dalen en achterblijven op de vooropgestelde doelstellingen. Binnen de gebouwsector is er wel een daling van emissies geweest, maar te snel gestabiliseerd. Bij transport is er zelfs een stijging van emissies die zich ook na COVID blijft manifesteren.



Bron: RAP based on EEA 2023

Een andere beweegreden om naar een ETS 2 te evolueren is dat er een onbalans ontstaan was tussen verschillende duurzame keuzes. Een voorbeeld is de keuze voor verschillende verwarmingsopties. Zo is de elektriciteit die gebruikt wordt voor een warmtepomp wel emissierecht plichtig en het gas of de stookolie voor een ketel niet emissierecht plichtig.

Met dit systeem wil Europa meer zekerheid krijgen op de reductie van emissies in de gebouwen en transport sector.

Hoe wordt de impact ingeschat van dit beleidsinstrument ?

Europa heeft een richtwaarde van 45 €/ton CO2-equivalent waar ze in het eerste jaar naar streven. Echter de prijs zal variabel zijn en zal op de markt bepaald worden door vraag (emissies) en aanbod (plafond). In dat laatste zit een grote bezorgdheid dat de prijs wel eens (te) snel zou kunnen stijgen. Europa dient tegen 2030 42% aan emissies te reduceren, afhankelijk hoeveel reductie er al zal gebeurd zijn tegen de start van dit systeem, blijven er 4 jaren (2027-2030) over om deze reductie te realiseren. Momenteel voorziet Europa zich op start in 2027, maar uitstel tot 2028 zou ook kunnen. In Duitsland berekende Agora de prijsverhoging voor benzine per liter en aardgas per kWh naargelang de hoogte van de CO2-prijs.

Geraamde brandstofprijzen EU ETS 2

CO_2 prijs (euro/tCO_2)	Verhoging benzine prijs (ct/l)	Verhoging aardgas prijs (ct/kWh)
50	12	0,9
100	23,9	1,8
150	35,9	2,7
200	47,9	3,6
250	59,9	4,5

Bron: RAP based on Agora Energiewende 2023

De impact zal gevoeld worden, vandaar dat Europa ook een Sociaal Klimaat Fonds in het leven heeft geroepen. Dit Fonds zal gevoed worden door de opbrengsten van de veilingen en herverdeeld worden tussen de lidstaten. Het doel van dit Sociaal Klimaatfond is dat lidstaten gerichte maatregelen nemen om kwetsbare groepen te ondersteunen om zo er voor te zorgen dat

de energie en transport armoede niet wordt vergroot, de laagste inkomens en kleine bedrijven worden geholpen. Elke lidstaat kan hier zijn accenten leggen en heeft beleidsruimte om hun deel van dit Fonds in te vullen.

Daarnaast heeft Europa ook nog een aantal bijkomende maatregelen voorzien in de beginperiode om zo de startprijs onder controle te houden, een soort van soft start. In het eerste veilingjaar voorziet Europa de mogelijkheid om 30% extra emissierechten te voorzien als de prijs te snel zou stijgen, rechten die ook geldig blijven in de volgende jaren. Te snel wil voor Europa zeggen meer dan 50% prijsstijging op 3 maanden of maal 2,4 ten opzichte van de referentieprijs.

Zal deze prijsprikkel, als we het zo mogen noemen, voldoende zijn om de gevraagde reductie te bereiken ?

De impact zal voelbaar zijn, maar enkel de prijsprikkel zal inderdaad niet voldoende om de gevraagde verandering te bereiken. Er is meer nodig dan enkel dat. Een mix van beleidsmaatregelen zal moeten zorgen voor een reductie. Zelf omschrijven we het bij RAP alsvolgt: Pricing is just the icing. Nuttig en noodwendig, maar Integraal beleid is nodig voor decarbonisatie en voorkomen nog verder oplopen energie armoede.

Waar komt bio-energie nu te pas in heel dit verhaal ? Zal dit de vraag naar bio-energie vergroten ?

Zelf ben ik geen specialist in bio-energie, dus moeilijk voor mij om een onderbouwde analyse te geven. Wat wel duidelijk is uit reeds geïmplementeerde maatregelen, dat biomassa zal ingezet worden waar de substitutie en reductie van emissies met bio-energie het grootst is. De vraag zal dus zijn waar is er schaarste aan reducerende maatregelen en kan bio-energie een oplossing bieden. Zo zien we momenteel in ETS 1 dat er heel wat onderzoek en testen gedaan worden met biomassa in de luchtvaart om daar de emissies te kunnen reduceren.

Hartelijk dank voor het interview ! We zijn benieuwd wat het nieuwe systeem ons zal brengen.