

Timmermans wil forse uitbreiding EU-emissiehandelssysteem

De Europese Commissie wil dat de lucht- en scheepvaart, het wegtransport en de 'gebouwde omgeving' fors gaan bijdragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot in Europa. Om dat te bereiken wordt het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) uitgebreid en verzaamd.

Dat voorstel is onderdeel van een megapakket aan maatregelen in de strijd tegen klimaatverandering, die vicevoorzitter Frans Timmermans van de Europese Commissie woensdag in Brussel heeft gepresenteerd. Met het enorme pakket wetsvoorstellen, Fit voor 55 genoemd, moet in 2030 een vermindering van 55 procent van de CO₂-uitstoot in de EU worden behaald ten opzichte van 1990.

Het ETS werd in 2005 ingevoerd en heeft sindsdien, volgens de commissie, gezorgd voor een vermindering van schadelijke emissies door energie-intensieve industrieën en energiebedrijven met 42,6 procent. Dat is niet genoeg om in 2030 de afgesproken 55 procent minder CO₂-uitstoot ten opzichte van 1990 in de EU te halen. Volgens Timmermans neemt de uitstoot van broeikasgassen in het transport zelfs toe en moet die sector dus worden aangepakt. "We kiezen voor het ETS omdat je dan de leveranciers belast, de Shells en Totals van deze wereld". Ook andere sectoren die nu zijn vrijgesteld van CO₂-rechten, zoals de cementindustrie, moeten eraan geloven.

De commerciële luchtvaart binnen de EU valt al onder het ETS maar profiteert nu van veel vrijstellingen die tot 2025 vastliggen. Daar wordt geleidelijk een einde aan gemaakt. De commissie stelt voor om de toegestane uitstoot voor de sectoren die onder dit bestaande emissiehandelssysteem vallen met 61 procent ten opzichte van 2005 te verminderen. Daarvoor is het nodig om vanaf 2026 jaarlijks 4,2 procent minder uitstoot toe te staan tegen nu nog jaarlijks 2,2 procent.

De scheepvaart zal worden ondergebracht in het bestaande ETS. Het gaat om grotere schepen die varen binnen de Europese Economische Ruimte (EU plus Noorwegen, IJsland en Liechtenstein) en het systeem gaat ook gelden voor 50 procent van het transport naar en van de EU naar elders.

Voor het wegtransport en de energiebedrijven die de gebouwen verwarmen en verkoelen moet een aparte CO₂-markt worden opgezet, vanaf 2026. Het uitgangspunt hierbij is dat niet de eigenaars van (vracht)wagens en huizen direct in hun portemonnee worden geraakt, maar de leveranciers van energie. Het is nog ongewis of en hoeveel die de kosten zullen doorberekenen aan de consument.

Het ETS werkt ongeveer als volgt. Jaarlijks wordt de maximumuitstoot van broeikasgassen voor de deelnemers vastgelegd. Bedrijven moeten het recht om een ton CO₂ uit te stoten kopen. Wanneer een bedrijf meer uitstoot dan het rechten heeft, moet het rechten bijkopen maar als het minder is kunnen die worden verkocht.

De commissie wil ook een CO₂-heffing 'aan de grens' gaan invoeren voor ondernemingen die producten uit landen met minder strenge milieu-eisen inkopen. In 2026 zal dat instrument worden geëvalueerd. Sectoren die nu gratis emissierechten hebben maar worden beschermd door deze nieuwe heffing raken hun vrijstellingen kwijt.

Vanaf 2035 alleen nog nieuwe stekkerauto

Benzine- en dieselauto's verdwijnen binnen vijftien jaar uit de Europese showrooms, als het aan de Europese Commissie ligt. De stappen om het aandeel van nieuwe brandstofauto's dat op de markt komt terug te brengen worden groter. De nieuwe auto's die in 2030 aan de man worden gebracht mogen nog maar 45 procent van de CO₂ uitstoten van die van dit jaar, waar dat nu nog 62,5 procent is. Nog eens vijf jaar later mag er helemaal geen nieuwe brandstofauto meer worden verkocht.

Fonds voor consumenten en kleine bedrijven

Om de pijn van de ingrijpende maatregelen uit het pakket voor consumenten en kleine bedrijven te verlichten zal een nieuw Europees fonds worden opgericht. Het 'sociale klimaatactiefonds' wordt tussen 2025 en 2032 gevuld met 72,2 miljard via opbrengsten van de handel in CO₂-uitstootrechten. De lidstaten moeten het bedrag verdubbelen tot 144,4 miljard, stelt de Europese Commissie voor.

Het geld is bestemd om burger en kleine ondernemers te compenseren voor de gevolgen van de maatregelen, die naar verwachting tot duurdere benzine en hogere energierekeningen leiden. Het fonds kan worden aangesproken om huizen te renoveren en zo energie-efficiënt te maken. Ook is er geld om 'energie-armoede' te bestrijden bij burgers die hun rekening niet kunnen betalen. Het fonds kan eveneens dienen om de aankoop van een elektrische auto mogelijk te

maken.

Bron: ANP/Accountant

Deel dit artikel



GERELATEERD



NIEUWS | 20 oktober 2021

Bedrijven deden in 2020 driekwart meer milieu-investeringen

Bedrijven investeerden vorig jaar ruim 2 miljard euro in zonnepanelen, luchtfilters en andere voorzieningen die het milieu schoner maken of beschermen. →



NIEUWS | 15 oktober 2021

Young Profs Arena over duurzaamheid met Fou-Khan Tsang

Tijdens de Young Profs Arena op 1 november in Utrecht kunnen jonge (aankomend) accountants Fou-Khan Tsang, bestuursvoorzitter van Alfa accountants en adviseurs en... →



NIEUWS | 13 oktober 2021

Eumedion vraagt beursfondsen om transitieplan voor klimaatneutraal opereren

Alle Nederlandse beursondernemingen moeten het komend jaar een transitieplan opstellen om uiterlijk in 2050 geheel klimaatneutraal te opereren. Accountants moeten... →



NIEUWS | 13 oktober 2021

Brussel haalt 12 miljard euro op met eerste groene EU-obligatie

De Europese Commissie heeft met de uitgifte van haar eerste groene obligatie 12 miljard euro opgehaald. →



NIEUWS | 11 oktober 2021

DNB: neem kans op overstroming mee bij waardering vastgoed

Klimaatrisico's als de kans op overstromingen zouden voortaan meegenomen moeten worden in de waardering van woningen en kantoren door banken. Daarvoor pleit De Nederlandsche... →
