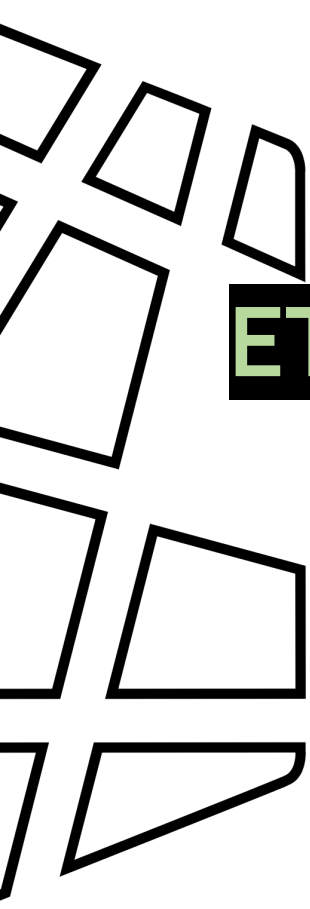


An abstract geometric pattern on the left side of the page, composed of several black-outlined trapezoids and rectangles of various sizes, some overlapping.

Overwegingen voor ETS2-inkomstenuitgaven



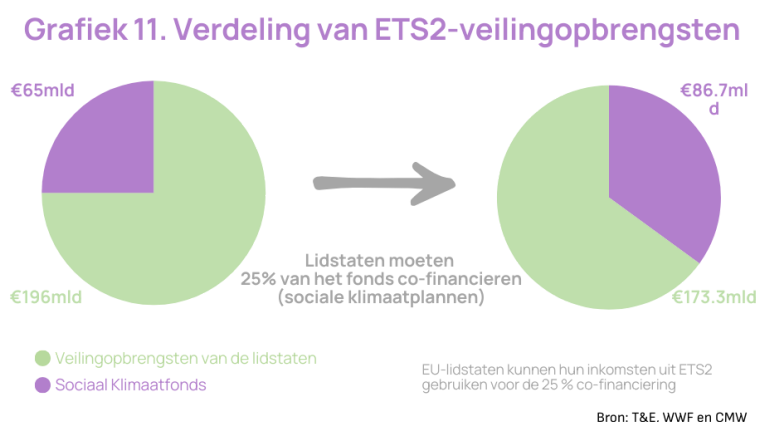
Co-funded by
the European Union

Om haar doelstellingen voor 2030 te halen, moet de EU een jaarlijkse investeringskloof van ten minste 137 miljard euro voor de bouwsector en minimaal 147 miljard euro voor de binnenlandse transportsector dichten. De inkomsten uit ETS2 kunnen hierbij een cruciale rol spelen.

ETS2 zal naar verwachting aanzienlijke inkomsten genereren, naar schatting tussen 342 miljard euro en 570 miljard euro tussen 2027 en 2032, afhankelijk van de koolstofprijs. Het succes ervan hangt echter gedeeltelijk af van de manier waarop de inkomsten worden gebruikt om de gevolgen ervan te compenseren, door herverdeling naar degenen die het meest worden getroffen en door financiering van schone, betaalbare alternatieven voor fossiele brandstoffen.

De totale inkomsten worden via verschillende kanalen verdeeld. Tot 65 miljard euro wordt rechtstreeks toegewezen aan het SCF en later verdeeld over de lidstaten op basis van het BBP, de bevolking en de energiearmoede. Nog eens 21,6 miljard euro wordt toegewezen aan de lidstaten, die ze kunnen gebruiken voor medefinanciering van het SCF, aangezien ze ten minste 25 % van hun SCF-projecten moeten cofinancieren. Het grootste deel – naar schatting tussen 209 miljard en 448 miljard euro, afhankelijk van de CO2-prijs – wordt teruggegeven aan de lidstaten voor "klimaat- en energiegerelateerde activiteiten", met minder strikte richtlijnen over hoe het moet worden besteed en meer discretionaire bevoegdheid over de besteding ervan.

Grafiek 11. Verdeling van ETS2-veilingopbrengsten



Financiering van klimaatactiviteiten

Als gevolg van de laatste herziening van ETS moet, na aftrek van de SCF-bijdrage, 100 % van de aan de lidstaten toegewezen inkomsten worden besteed aan "klimaat- en energiegerelateerde activiteiten" zoals gespecificeerd in artikel 10(3), van de ETS-richtlijn, waarbij voorrang wordt gegeven aan sociale aspecten (artikel 30d(6)).

Dit omvat maatregelen die bedoeld zijn om bij te dragen aan:

- De decarbonisatie van gebouwen: vermindering van de uitstoot en energiebehoefte voor verwarming en koeling, met inbegrip van de integratie van hernieuwbare energiebronnen en daarmee samenhangende maatregelen, alsmede financiële steun voor huishoudens met een laag inkomen in gebouwen met de slechtste prestaties.
- Versnelling van emissievrije mobiliteit: ondersteuning van de invoering van elektrische voertuigen, financiële steun voor de uitrol van oplaadinfrastructuur.
- Het bevorderen van openbaar vervoer: het stimuleren van een verschuiving naar openbaar vervoer en het verbeteren van multimodaliteit, met financiële steun om sociale aspecten met betrekking tot vervoersgebruikers met een laag of gemiddeld inkomen aan te pakken.
- Financiering van hun SCP: ondersteuning van maatregelen die zijn uiteengezet in het nationale SCP.
- Voorkomen van dubbeltelling: financiële compensatie verstrekken aan eindverbruikers van brandstoffen in gevallen waarin dubbeltelling van emissies niet kan worden voorkomen.

Hoewel de lidstaten vrij zijn om te beslissen wat klimaatmaatregelen zijn, is uit eerder onderzoek gebleken dat een groot deel van de ETS-inkomsten in het verleden werd besteed aan niet-additionele uitgaven en werd gebruikt om reeds bestaande uitgaven te verantwoorden, of zelfs om investeringen in fossiele brandstoffen te financieren. Volgens bevindingen van het [WWF](#) werd tussen 2013 en 2021 slechts 71,9 % van de 88,5 miljard euro aan ETS-inkomsten gerapporteerd als besteed aan klimaatmaatregelen – een cijfer dat op zich misleidend is, aangezien [uit analyse blijkt](#) dat ten minste 12,4 miljard euro van

deze zogenaamde klimaatuitgaven werd besteed aan activiteiten die in klimaattermen niet nuttig of zelfs contraproductief waren.

Hierdoor daalt het aandeel van de ETS-inkomsten dat aan echte klimaatmaatregelen wordt besteed tot slechts 57,8 %. Polen heeft het hoogste bedrag aan ETS-inkomsten dat niet aan klimaatmaatregelen wordt besteed – meer dan 6,5 miljard euro – en Italië volgt op de voet. Bovendien zitten de rapportages van de lidstaten vol inconsistenties, onduidelijke classificaties en in veel gevallen een gebrek aan transparantie. Landen als Oostenrijk en Nederland rapporteerden in sommige jaren nul klimaatuitgaven, onder verwijzing naar nationale begrotingsregels die earmarking verhinderen. Andere landen, zoals Frankrijk, hebben ETS-inkomsten op onduidelijke wijze zonder rechtvaardiging overgeheveld naar hun algemene begroting onder de noemer "klimaatmaatregelen". [Deze verkeerde toewijzingen](#) zijn in strijd met de klimaatdoelstellingen van de EU en brengen het risico met zich mee op een lock-in van fossiele energiesystemen.

Met de invoering van ETS2 zullen burgers, in tegenstelling tot de industrie, geen gratis emissierechten ontvangen, wat betekent dat de volledige kosten van CO2-beprijzing aan hen zullen worden doorberekend. Als de lidstaten hun ETS-inkomsten blijven investeren in koolstofrijke energiesystemen, lopen ze het risico dat ze hun afhankelijkheid van vervuilde en steeds duurder wordende energiebronnen versterken. Dit vertraagt niet alleen de transitie naar schone alternatieven, maar legt ook een onevenredige financiële last op de burgers naarmate de CO2-prijzen stijgen, met name in lidstaten met lagere inkomens. Zonder afdwingbare earmarking en duidelijkere regels voor subsidiabele komende klimaatuitgaven blijft het transformatieve potentieel van ETS-inkomsten in gevaar.

Investerings in schonere alternatieven en inkomenssteun

Structurele maatregelen die gericht zijn op verandering op lange termijn moeten gepaard gaan met tijdelijke steun en bescherming voor kwetsbare consumenten. Een combinatie van directe transfers en gerichte investeringen kan de ongelijkheid op het vlak van energie en vervoer verminderen, maar inkomenssteun moet gericht en efficiënt worden ingezet,

en gepaard gaan met transformatieve investeringen om de oorzaak van energiearmoede aan te pakken: de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

[Gerichte directe betalingen](#) bieden onmiddellijke verlichting van de gevolgen van de CO₂-beprijzing, door de koopkracht van huishoudens te beschermen, en kunnen helpen om de publieke steun voor de transitie te behouden. Als ze zichtbaar en regelmatig worden uitgekeerd, helpen ze het vertrouwen van het publiek te behouden dat de inkomsten worden teruggegeven aan de burgers in plaats van te worden opgenomen in de algemene begroting. Belangrijk is dat deze betalingen niet gekoppeld zijn aan het gebruik van fossiele brandstoffen en dus het signaal van de CO₂-prijs niet verzwakken.

Er is geen uniforme aanpak. De lidstaten hebben de flexibiliteit om betalingsschema's te ontwerpen die passen bij hun nationale context. Sommige lidstaten kunnen kiezen voor inkomensafhankelijke doelgroepen, terwijl andere lidstaten geografische of demografische criteria kunnen hanteren, of universele betalingen kunnen combineren met progressieve belastingheffing. Het belangrijkste is dat de steun op een zichtbare, eerlijke en administratief haalbare manier terechtkomt bij degenen die ze het meest nodig hebben. Goed ontworpen, sociaal gerichte directe betalingen zijn geen vervanging voor structurele investeringen, maar eerder een noodzakelijke pijler van een rechtvaardige transitie.

De EU-wetgeving biedt meerdere mogelijkheden om gerichte betalingen te ondersteunen voor degenen die het meest door energiearmoede worden getroffen. Het SCF staat toe dat maximaal 37,5 % van zijn middelen wordt gebruikt voor tijdelijke directe inkomenssteun, maar net door deze maximale omvang blijft het effect van inkomenssteun beperkt, vooral als de prijzen onverwacht stijgen. Daarom worden ETS₂-inkomsten buiten het SCF – die rechtstreeks aan de lidstaten worden toegewezen – een cruciale financieringsbron. De ETS-richtlijn moedigt aan om bij het gebruik van de inkomsten prioriteit te geven aan maatregelen om de sociale aspecten van emissiehandel aan te pakken, met inbegrip van financiële steunmaatregelen voor gebruikers met een laag of gemiddeld inkomen.

Sociale voordelen voor het klimaat

Nu de EU geconfronteerd wordt met een [jaarlijks investeringstekort van 240 miljard euro](#) om gebouwen en vervoer koolstofarm te maken, bieden ETS₂-inkomsten een cruciale kans

om dit tekort aan te vullen en tegelijkertijd echte verbeteringen in het dagelijks leven van mensen te realiseren: warmere huizen, schonere lucht en lagere energierekeningen.

Wanneer deze inkomsten strategisch worden ingezet, kunnen ze meer doen dan alleen de kosten van CO₂-beprijzing verlichten: ze kunnen ook bijdragen aan sociale en economische vooruitgang op de lange termijn. Vandaag de dag kampen veel huishoudens met energiearmoede: in 2024 [kan 9 % van de huishoudens in de EU zijn woning niet voldoende verwarmen](#), in Griekenland, Bulgarije, Litouwen, Spanje en Portugal ligt dat percentage zelfs boven de 15 %. Door energie- en vervoersarmoede aan te pakken, met name onder kwetsbare groepen, is de transitie niet alleen koolstofarm, maar ook sociaal voordelig.

Investerings in energie-efficiëntie, openbaar vervoer en hernieuwbare energie leveren ook grote gezondheidsvoordelen op door de luchtvervuiling te verminderen, die nog steeds [jaarlijks honderdduizenden vroegtijdige sterfgevallen in de EU veroorzaakt](#). Ze versterken ook de energiezekerheid van Europa door de afhankelijkheid van geïmporteerde fossiele brandstoffen te verminderen, burgers te beschermen tegen prijsschokken en de soevereiniteit van Europa te versterken. Goed gerichte investeringen kunnen de lokale werkgelegenheid ondersteunen, het concurrentievermogen verbeteren en de regionale ontwikkeling versterken. Alleen al de bouwsector is goed voor [meer dan 10 %](#) van het bbp van de EU en wordt gedomineerd door kmo's, wat betekent dat grootschalige energierenovaties aanzienlijke zakelijke kansen kunnen bieden en duizenden toekomstbestendige groene banen kunnen creëren. Evenzo zou een versnelde invoering van elektrische voertuigen in het wegvervoer de huidige werkgelegenheid en productieniveaus in de automobielsector in Europa in stand kunnen houden en tegelijkertijd nieuwe kansen kunnen creëren. [T&E heeft berekend dat](#) er tegen 2035 100.000 nieuwe banen kunnen worden gecreëerd in de toeleveringsketen voor batterijen en 120.000 voor laadinfrastructuur. [Studies](#) concluderen dat de EU tegen 2030 meer dan een biljoen euro aan sociaaleconomische voordelen zou kunnen genereren als zij investeert in een ambitieuzer transitiepad.

Informatie publiceren

Deze ETS2 101 werd gemaakt in het kader van het LIFE Effect-project (LIFE23 GIC-BE-LIFE EFFECT) onder leiding van Carbon Market Watch met bijdragen van leden van het projectconsortium.

Auteurs:

Eleanor Scott, EU Carbon Market Expert, Carbon Market Watch

Jeanne Marullaz, EU Policy Intern, Carbon Market Watch

Redactie

Gavin Mair, Communications Specialist, Carbon Market Watch

De meningen in deze nota zijn uitsluitend die van Carbon Market Watch, de hoofdauteur en van de bijdragende leden van het LIFE Effect-consortium.

Voor interviews of meer informatie over het gebruik en de verspreiding van de inhoud van deze nota kunt u contact opnemen met: gavin.mair@carbonmarketwatch.org

Publicatiedatum:

November 2025



**Co-funded by
the European Union**