

*Samenleving*

# SAM POL

*& Politiek*

## Hoe 'Fit for 55' een 'laag-koolstof neoliberalisme' voorbereidt

**AVIEL VERBRUGGEN** - Emeritus hoogleraar Universiteit Antwerpen

Het 'Fit for 55' pakket, dat moet zorgen voor de EU-doelstelling om in 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen, betekent nog eens 15 jaar bijkomend neoliberalisme. Dit is fataal voor de mensheid, want de klimaatverandering is onomkeerbaar en de tijd is op.



Dat ETS Cap de emissies van de industrie zou beknotten, is een fabel.

De industriële bedrijven dulden de bureaucratie zonder morren, want het ETS met gratis permits is de façade voor 'gewoon voortdoen'.

Sluiks miljarden euro's afkomen op de facturen van kleine energiegebruikers is nu de 'raison d'être' van ETS-constructies.

Het Amerikaans presidentschap van Ronald Reagan (1981-1989) vestigde het neoliberalisme als dominante ideologie. Na 40 jaar afbraak van de welvaartsstaat wil de Europese Commissie nu een 'laag-koolstof' neoliberalisme vestigen. Het 'Fit for 55' pakket is gebouwd rond de 'koolstofmarkt', zoals het EU-klimaatbeleid sinds 2000.

In de woorden van de Europese Commissie: *'Een hoeksteen van het pakket is voort te bouwen op de belangrijke verwezenlijkingen van het Emissie Handel Systeem **ETS**, een hoog doeltreffend mechanisme om de emissies te verminderen op een kosten-efficiënte wijze, terwijl de gegenereerde inkomsten kunnen worden gebruikt om de transitie naar minder vervuilende productie te ondersteunen en innovatie te stimuleren'*.<sup>1</sup> Deze zelfevaluatie is stuitend, want het omgekeerde is waar: het ETS is niet doeltreffend, niet kosten-efficiënt, en bracht geen innovatie. De kleingebruikers van elektriciteit betalen de 'gegenereerde inkomsten'. Het ETS is geen koolstofmarkt. Maar een superieur discours, gespijsd door neoklassieke economische theorie, verbergt deze realiteit.<sup>2</sup>

Deze bijdrage belicht de kloof tussen theorie en praktijk in het Europese Emissie Handel Systeem (ETS), en hoe het 'Fit for 55' pakket een 'laag-koolstof neoliberalisme' voorbereidt.

## THEORIE VERSUS PRAKTIJK

De *theorie* gaat zo. In 2000 looft de Europese Commissie 'Cap & Trade' als het beste instrument om CO<sub>2</sub>-emissies te bestrijden.<sup>3</sup> In theorie kan 'Cap & Trade' de emissies effectief verminderen indien een strenge en lekdichte Cap de som van de emis-

sies van alle deelnemende activiteiten inperkt. In theorie is 'Cap & Trade' kostenefficiënt als vervuilers zogenaamde *permits*<sup>4</sup> verhandelen tot de marginale bestrijdingskosten van alle activiteiten gelijk zijn. In theorie bepaalt de 'onzichtbare hand' van de markthandel de prijs van de emissie*permits*, met vervolgens prijs-geïnduceerde innovatie in de technologie van de emissiebestrijding. In theorie regelt de markt dit alles zonder bureaucratie.

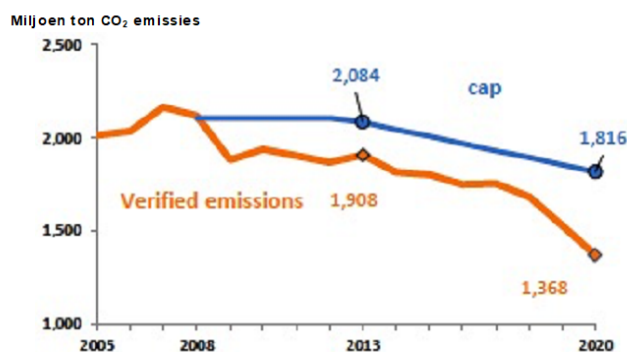
De *praktijk*, echter, is dat sinds de start van EU ETS in 2005 de jaarlijkse Caps veel te ruim zijn door het uitdelen van gratis *permits*, nog verruimd door de financiële crisis in 2008 en door Covid in 2020, buiten het ETS ontwikkelde technologie van windturbines, fotovoltaïsche panelen (PV), en anderen. De Caps zijn poreus door de import van *permits* uit niet-EU-landen en door de koolstoflekken via Europa's de-industrialisering. Jaar na jaar overschrijdt de Cap ruim het totaal van de feitelijke emissies (**FIGUUR 1**) Dat ETS Cap de emissies van de industrie zou beknotten, is dus een fabel.

Dat ETS Cap de emissies van de industrie zou beknotten, is een fabel.

Figuur 1: Surplus emissiepermits in het EU ETS (2008-2020)

Figuur van Wegener Center, gepubliceerd in Marcu et al. 2021. State of the EU ETS Report, p.11

Surplus is het verschil tussen Cap (blauwe lijn) en Verified emissions (bruine lijn).  
Verified emissions is de som van de ingeleverde permits in een jaar.



Wat is er in de praktijk gebeurd? In de ETS-fase 1 (2005-2007) en de ETS-fase 2 (2008-2012) kregen kregen alle bedrijven meer gratis *permits* dan nodig. Cap & Trade in 2000 plande gescheiden fasen met telkens strengere Caps en nieuwe *permits*. Echter in 2012 liet de Europese Commissie 1.750 miljoen overschot*permits* doorschuiven naar de ETS-fase 3 (2013-2020). In fase 3 hadden honderden ETS-experten, consultants, lobbyisten, ngo's, enzovoort hun bakje vol om dat grote sur-

plus in de tijd vooruit te duwen en de regels te construeren om het surplus onder controle te krijgen.

In 2012 bekomen de elektriciteitsproducenten een apart ETS statuut. Internationale concurrentie vormt geen bedreiging voor hun elektriciteitsverkoop. Centrales op fossiele brandstof stoten meer dan de helft van de ETS-emissies uit. In fase 3 krijgen deze activiteiten stapsgewijs minder gratis *permits*, en kopen ze meer in bilaterale handel en op veilingen. Veilingen leveren 'inkomsten' op voor de Europese Commissie en de regeringen van de lidstaten, hoofdzakelijk betaald door huishoudens en andere kleingebruikers van elektriciteit.

Ook in de fase 4 (2021-2030), die we nu ingaan, krijgen de grote industriële activiteiten – zoals staal, cement en basischemie – praktisch alle *permits* gratis. Dit degradeert de genoteerde *permit*prijzen op de handelsplatforms (van Leipzig of Londen) tot zogenaamde 'franje prijzen' voor industriële emissie.<sup>5</sup> 'Franje prijzen' stimuleren geen innovatie, wel financiële speculatie.

Prijs-geïnduceerde innovatie in het Europese Emissie Handel Systeem (ETS) is dus onbestaande. Zo bouwde Nederland in de periode 2008-2016 (ETS-fase 2 en 3) drie grote kolencentrales, samen goed voor zo'n 3.430 Mega Watt. Het ETS-discours fantaseert prijs-geïnduceerde innovaties, zoals ook de modellen die het internationale klimaatbeleid 'onderbouwen'.

'Fit for 55' voorziet dat ETS haar totaalemissie in 2030 met 61% vermindert ten aanzien van 2005. In 2020 bedroeg de daling al 42%. De stap naar 61% is gemakkelijk door de kolenexit en hernieuwbare elektriciteitsproductie.<sup>6</sup> 'Veilinginkomsten' en speculatieve winsten<sup>7</sup> zijn heffingen op het verbruik van de kleine elektriciteitsklanten. Hierbij gelden de genoteerde permitprijzen op de beurzen als dekmantel voor de miljarden euro's afroming via de energiefacturen. Hoe hoger de prijs, des te ruimer de mantel.

De *permit*prijs is hét ETS-symbool bij uitstek. De hoge prijsnoteringen bewijzen voor de ETS-aanhangers dat 'de markt werkt', hoewel de ETS-prijzen niet door marktwerking tot stand komen. In 2019 voegt de Europese Commissie de 'Markt Stabiliteit Reserve' toe aan het ETS om de prijsnoteringen te beïnvloeden<sup>8</sup>, gelijkend op prijsbeïnvloeding door monopolies: via inkrimping van hoeveelheid de prijs doen stijgen. Op basis van de hoeveelheid 'overschotsurplus'permits die in om-

loop en in voorraad zijn, beslist de Europese Commissie over aanpassingen van de voorraad.<sup>9</sup> Speculanten, velen onder hen met schuilnamen, verdienen in kortetermijntransacties rond de kunstmatige prijs van een *surplus permit*. Dit is geen handel in schaarse *permits* tussen industriële activiteiten waardoor marginale bestrijdingskosten evolueren naar een gelijk niveau.

De industriële bedrijven dulden de bureaucratie zonder morren, want het ETS met gratis *permits* is de façade voor 'gewoon voortdoen'.

De theoretische fabel van de administratieve eenvoud van het ETS is geworden tot een labyrint waarin duizenden zich nestelen, studieopdrachten bekomen, lobbywerk verrichten, en dergelijke meer. De industriële bedrijven dulden de bureaucratie zonder morren, want het ETS met gratis *permits* is de façade voor 'gewoon voortdoen'.<sup>10</sup> De elektriciteitsproducenten (zoals hierboven gezegd, dus met apart statuut sinds 2012) genereren veilinginkomsten, verhaald op de elektriciteitsfacturen. Echter, industriële ETS-klienten krijgen deze verhalen grotendeels terugbetaald.<sup>11</sup> Niet-ETS-klienten betalen de miljarden euro 'inkomsten', waarvan de inwendige instanties (electriciteitsproducenten dus) een onbekend gedeelte behouden.

Er is ook een politiek probleem. In een democratie machtigt het volk zijn bestuurders om heffingen te bepalen en te innen, met volledige transparantie over de verbonden geldstromen. Via het ETS nemen de Europese Commissie en de elektriciteitsproducenten die bevoegdheid over van de overheid. De *permit* prijsnoteringen zijn indicaties van toegepaste heffingsvoeten; de ondoorzichtige 'koolstofmarkt' verbergt het versassen van grote geldsommen. De machtsgreep van de Europese Commissie en bedrijven begon met het benoemen van emissiehandel als 'mechanisme' om de bevoegdheid van lidstaten over heffingen te omzeilen. Energie- en industriële bedrijven vormden een anti-taks coalitie<sup>12</sup> (vandaar gratis *permits*), om 'gewoon voortdoen' te bestendigen. Nu duwt de nijpende klimaatcrisis de kwestie 'Wie betaalt de transformatie?' steeds meer naar de voorgrond. Sluiks miljarden euro's afromen op de facturen van kleine energiegebruikers is nu de '*raison d'être*' van ETS-constructies, zoals gepland in 'Fit for 55'.

Sluiks miljarden euro's afromen op de facturen van kleine energiegebruikers is nu de '*raison d'être*' van ETS-constructies.

## 'LAAG-KOOLSTOF NEOLIBERALISME'

'Fit for 55' is gevat in eurocentrisme zonder universele visie op een mondiale aanpak. De Europese Commissie plaatst economische groei voorop, met blind geloof in de neoklassieke economische recepten. Deze enge benadering is verstopt onder een vetgedrukte woordenvloed van 'internationale solidariteit', 'transformationele verandering', 'sociaal rechtvaardige transitie', en dergelijke meer.

De geest van het rapport 'Duurzame Ontwikkeling voor Onze Gemeenschappelijke Toekomst', in 1987 opgesteld door de Wereld Commissie Milieu en Ontwikkeling in het decennium dat het gat in de ozonlaag werd ontdekt, komt niet aan bod. Dit wenselijk, mogelijk en noodzakelijk paradigma is geen leidraad, laat staan een doel in de EU-beleidsformulering. 'Fit for 55' spreekt over een 'duurzaam Europa in een duurzame wereld', 'duurzame groei', 'duurzame concurrentie', 'duurzame brandstoffen', enzovoort. Het is duidelijk: 'Fit for 55' gaat voor 'laag-koolstof neoliberalisme', waarin het gebruik van fossiele brandstoffen vermindert, met als streefdoel in 2050 'koolstofneutraal' te zijn.

We lijsten nog eens de kenmerken op van neoliberalisme<sup>13</sup>:

1. Financiële macht, geconcentreerd in reuzebedrijven en superrijke clans, domineert over dienstwillige politici in strategische socio-economische keuzes.
2. Economische groei blijft ongeremd om de fortuinen van superrijken te vergroten, met overschrijding van verschillende ecologische grenzen.
3. Grote ongelijkheid is normaal: liefdadigheid volstaat om diepe armoede te milderen. Mogelijke lotsverbetering aan de horizon houdt de volkeren in het gareel.

De 'Fit for 55' past in deze definitie van het neoliberalisme, en wel om drie redenen:

1. 'Het (pakket) verzekert dat de industrie de transitie kan leiden, en verschaft de zekerheid die ze behoeft voor meer investeringen en innovatie. Het benadrukt taxatie van energiebronnen (...). Het vertaalt het principe 'de vervuiler betaalt' in de praktijk'.
2. 'De Europese Green Deal is een groeistrategie, en zoals bepaald in de aangepaste EU Industriële Strategie, bieden 'Fit for 55'-voorstellen belangrijke kansen op ontwikkeling, ontplooiing en export van lage-koolstof technologieën en green jobs. Bij herziening van staatsteunregels inzake milieu en energie zal de Commissie bijzonder aandachtig zijn om te verzekeren dat ze beantwoorden aan scope en

ambitie van de Europese Green Deal.' Ter info: staatsteunherziening in 2014 heeft grootschalige wind- en fotovoltaïsche panelen (PV)-projecten bevoordeeld ten opzichte van kleinschalige.<sup>14</sup> Ook de 'Fit for 55' Communicatie vermeldt offshore wind. Geen woord echter over burger- en coöperatieve projecten.

3. Het pakket voorziet de uitbreiding van het bestaand ETS en de installatie van bijkomend ETS. Uitbreidingen zijn meer integratie van luchtvaart en opname van scheepvaart. Rijken vliegen het meest.<sup>15</sup> ETS-deelname beschermt tegen andere beleidsinitiatieven. Zo is geen mijlquota met progressieve ontrading leuk voor frequent flyers. De Europese Commissie bevraagt de groei van luchtvaart niet, noch de spreiding van de lusten en lasten.

De installatie van een 'wegtransport en gebouwen'-ETS<sup>16</sup> treft miljoenen kleine bronnen met een centraal instrument. Dergelijk bureaucratisch moeras vermijdt de Europese Commissie door de taksheffingen te geven aan brandstofverkopers. Automobilisten en gebruikers van gebouwen zullen zorgen voor de 'inkomsten' van dit ETS<sup>17</sup> via betaling voor brandstof, zoals elektriciteit nu. Zo komt alle broeikasgasemissie op het conto van energie kleingebruikers, want 'taks depots en brandstofleveranciers beschikken zelf over weinig mogelijkheden om emissies te verminderen'.

We lezen verder: '25% van de verwachte inkomsten zullen in principe gaan naar een nieuw Sociaal Klimaatfonds om energiearmoede en mobiliteitsproblemen voor de kwetsbaren aan te pakken.' De Europese Commissie is beducht voor straatprotest en onlusten van de kwetsbaren, tegelijk is ze onwillig om de superrijken verantwoordelijk te stellen. 75% van de 'inkomsten' gaat naar brandstofverkopers en de Europese Commissie. Die laatste verhoogt subsidies voor innovatie en voor armere EU-landen, en ook de extra bureaucratie rond 'Fit voor 55' vraagt geld.

## BESLUIT

1. Het EU ETS is geen 'koolstofmarkt', maar een ingewikkeld bureaucratisch apparaat, ten dienste van de grootindustrie.
2. De Cap&Trade theorie (EC 2000) is een façade: ze verbergt 'gewoon voortdoen' door de industrie en de feitelijke heffingen op het niet-ETS elektriciteitsgebruik.
3. Over geldstromen van heffingen moet volledige transparantie bestaan: grootte, kwalificatie, oorsprong (Wie betaalt?), bestemming (Wie ontvangt?).
4. 'Fit for 55' betekent nog eens 15 jaar bijkomend neoliberalisme. Dit is fataal voor de mensheid, want de klimaatverandering is onomkeerbaar en de tijd is op.

5. Opdoeken van het ETS en het 'Fit voor 55' pakket maakt plaats, mensen en geld vrij voor direct innovatie stimulerend en sociaal evenwichtig beleid.

**Meer analyse over Duurzaamheid & Energietransitie vindt u op mijn [website](#).**

## VOETNOTEN

1. European Commission. Communication 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality. COM(2021) 550 final. ↑
2. Verbruggen A. [Pricing Carbon Emissions: Economic Reality and Utopia](#). Routledge 2021. ↑
3. European Commission. Green Paper on greenhouse gas emissions trading within the European Union. COM(2000) 87 final. ↑
4. Een *permit* verleent toelating tot uitstoot van 1 ton CO<sub>2</sub>-eq broeikasgassen. Vermelde emissiehoeveelheden zijn ook in ton (1000 kg) CO<sub>2</sub>-eq weergegeven; in het ETS gaat het over miljoenen tot miljarden ton. ↑
5. Een franje prijs is een toestand waarin alle eenheden gratis zijn, behalve deze aan de rand. Bijvoorbeeld een land waar alle benzine gratis is van 1 januari tot 25 december en na Kerstdag de prijs 5 euro per liter is. Zal deze toestand aansporen tot ontwikkeling en aanschaf van energiezuinige auto's? JA, zeggen ETS-aanhangers. ↑
6. De technieken om hernieuwbare stromen (wind, licht) te oogsten en in elektriciteit om te zetten, zijn buiten en tegen de ETS-lobby in ontwikkeld. Politiek initiatief in Duitsland, Denemarken, en andere landen, gestuwd en ondersteund door grassroots bewegingen, kleine bedrijven, academici, en andere actoren, hebben wind en fotovoltaïsche panelen tot marktrijpheid gebracht, nu de goedkoopste technieken om elektriciteit te bekomen [www.IRENA.org](http://www.IRENA.org). ↑
7. Climate Action Network Europe. European Fat Cats. EU Energy Intensive Industries: Paid to Pollute, not to Decarbonize, 2018; CE Delft. Calculation of additional profits of sectors and firms from the EU ETS, 2016 ↑
8. De Magritte Group (van Europese energiemultinationals) verdedigde dit hard. ↑
9. In 2020 bevat deze voorraad 1.925 miljoen permits. ↑
10. 'Gewoon voortdoen' is niet hetzelfde als 'niets doen'. Bedrijven zijn continu alert om winstkansen te verzilveren, goedkope maatregelen in te voeren. Ze tonen zich wel ongeschikt om ernstig te investeren in onderzoek, ontwikkeling en toepassing van technieken om broeikasgasemissies uit te schakelen. ↑



11. Door de lidstaatregeringen voor verbruik van ETS-activiteiten, niet dat van bijvoorbeeld kantoren. ↑
12. Meckling J. Carbon Coalitions. MIT Press, 2011. ↑
13. Wolin S.S. Democracy Incorporated. Princeton University Press 2008. ↑
14. Het boek in voetnoot 2 beschrijft de putsch van 2014. ↑
15. El Khadraoui S., De strijd voor een sociale Fit for 55. Samenleving & Politiek, 28 (7), 2021. ↑
16. Dit voorstel vangt veel kritiek, bijvoorbeeld Demir Z., Visienota Fit for 55; Defard C., J. Delors Energy Centre. ↑
17. European Commission. SWD(2021) 601 final, PART 2/4, Annex 3, pp. 103-104. ↑

ENERGIE

EUROPESE COMMISSIE

FIT FOR 55

Samenleving & Politiek is een uitgave van Stichting Gerrit Kreveld - [Algemene voorwaarden](#)

**Stichting**  
**Gerrit**  
**Kreveld**

