

Hervorming ETS I



LUNCHWEBINAR

29 september 2026

Moderator: Paula Verschaeve, liaison duurzame transitie bij VLEVA



Programma

12.05 u. Toelichting: kern van het Commissievoorstel voor een ETS-hervorming - **Lawrence Cappelle**, Policy Officer bij DG CLIMA + Q&A.

12.30 u. Toelichting: de belangrijkste Belgische aandachtspunten bij het voorstel - **Bram De Botselier**, Teamcoördinator EU-beleid en industrieel klimaatbeleid bij het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA) + Q&A.

12.50 u. Een eerste reflectie vanuit de EVP-fractie, die de leiding heeft over dit dossier in het Europees Parlement - **Wouter Beke** (cd&v) + Q&A.

Toelichting

“Kern van het voorstel van de Europese Commissie voor een ETS-hervorming”

- Lawrence Cappelle, Policy Officer bij DG CLIMA



EU-ETS-hervorming

VLEVA – 29 September 2026

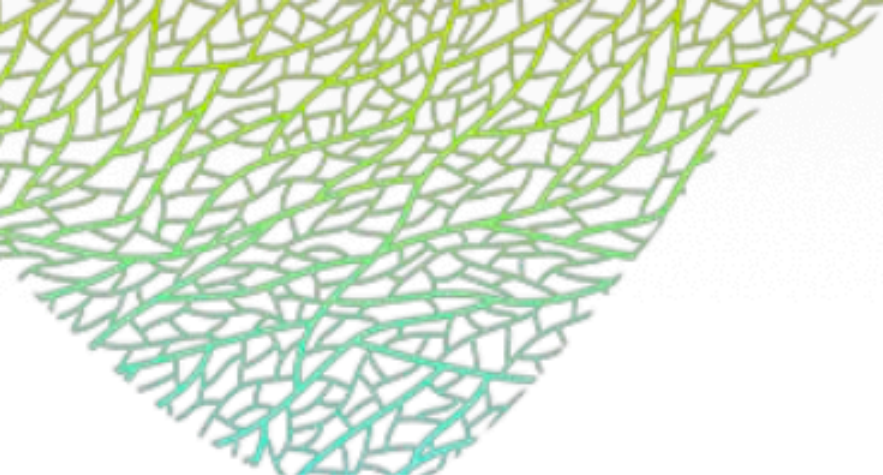


Overkoepelende principes

- ✓ Drievoudige **doelstelling** met elkaar verzoenen: klimaat, concurrentievermogen & energieveiligheid
- ✓ Wijzigingen op 4 gebieden:
 1. Steun voor de industrie combineren met op koers blijven richting decarbonisatie en klimaatneutraliteit
 2. Versterking van het ETS als investerings- en innovatiemotor
 3. Solidariteit voortzetten, maar doelgerichter maken
 4. Economiebrede aanpak ter ondersteuning van de transitie
- ✓ Het voorstel **handhaaft de essentiële rol van ETS** als belangrijkste, marktgebaseerde en technologie-neutrale instrument voor de klimaat- en energietransitie, en versnelt het tegelijkertijd als innovatie- en investeringsmotor, maakt schone investeringen lonend, belooft koplopers en ondersteunt economische modernisering.

Koers houden, met ruimte voor flexibiliteit





Decarboniseringstraject

- De ETS-hervorming zorgt voor een decarboniseringstraject **in overeenstemming met de nettodoelstelling van -90%** in 2040, waardoor het traject **geleidelijker** wordt en beter aansluit bij het binnenlandse klimaatambitieniveau:
 - aanpassing van de lineaire reductiefactor (LRF) naar **3,7 % voor 2031-2035 en 1,7 % voor 2036-2040**, waardoor uitstootrechten tot het einde van de jaren 2040 gewaarborgd zijn
 - daarbij worden **tot 2 % internationale kredieten** van hoge kwaliteit in rekening genomen vanaf 2036, die het mogelijk maken om decarbonisatieprojecten in derde landen te steunen en ademruimte te bieden wanneer uitstootvermindering in EU uitdagender wordt
 - kwaliteits- en beschikbaarheidscontrole uiterlijk tegen 31 januari 2033
 - Integratie van 250 Mt hoogwaardige **permanente binnenlandse koolstofverwijderingen** in ETS om die markt verder te ontwikkelen en ademruimte te bieden voor 'hard-to-abate' ETS sectoren.

Marktstabiliteitsreserve (MSR)

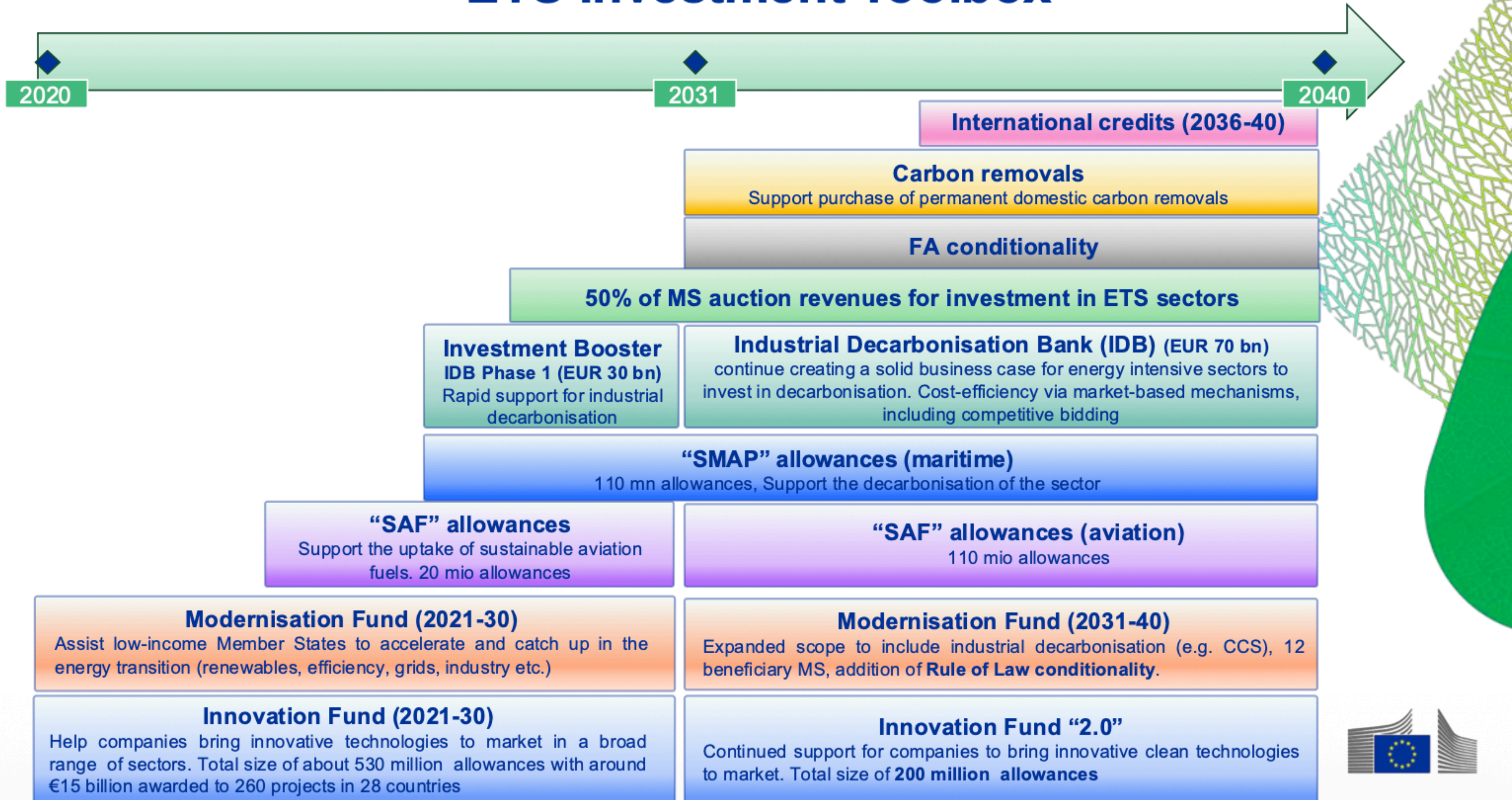
- Op 1 april heeft de Commissie voorgesteld de **ongeldigverklaring van uitstootrechten in de MSR (boven de 400 miljoen) te beëindigen** als eerste stap in de hervorming van de MSR. Dit verhoogt de slagkracht van de reserve richting de toekomst.
- Aanvullend wordt een bredere hervorming voorgesteld die de **MSR verder aangepast** om de marktstabiliteit en voorspelbaarheid voor investeringen te garanderen, de liquiditeit in stand te houden en buitensporige prijsvolatiliteit aan te pakken, door:
 - **dynamische parameters**, aangepast aan de marktontwikkelingen na 2030.
 - het tempo waarin het uitstootrechten absorbeert wordt **gehalveerd ten opzichte van de huidige 24%**, waardoor meer uitstootrechten langer op de markt kunnen blijven.
 - de werking van het systeem blijft op regels gebaseerd, voorspelbaar en onafhankelijk van politieke invloeden

Kosteloze toewijzing ('gratis uitstootrechten')

- **Tot eind 2030**
 - afzonderlijk, versneld voorstel om de kosteloze toewijzing aan de industrie verder te **verhogen met EUR 6.6 miljard voor de periode 2026-2030** (bovenop EUR 4 miljard afgeklopt op 1 juli op basis van het huidige regelgevende kader), doormiddel van minder strenge actualiseringen van de fallbackbenchmarks voor warmte en brandstof, zonder de sectoroverschrijdende correctiefactor in werking te stellen.
- **2031- 2040**
 - **Kosteloze toewijzing wordt verlengd** (geldigheidsduur van de koolstoflekkagelijst wordt verlengd van 2030 tot 2040), maar wordt gekoppeld aan investeringen (*zie volgende slides*).
 - Benchmarks: het **maximumpercentage wordt verlaagd van -2,5% naar -2,0%**, terwijl het jaarlijkse minimumpercentage voor de actualisering van de benchmark (-0,3%) behouden blijft.
 - De **buffer voor kosteloze toewijzing wordt verhoogd** van 3% van het maximum tot 4%.
 - De Commissie krijgt het mandaat om **sectorspecifieke fall-backbenchmarks** te ontwikkelen.
 - **Indirecte kostencompensatie** ongewijzigd.
- Voor **CBAM-sectoren** zal de vermindering van de kosteloze toewijzing vanaf 2028 worden vertraagd en de uitfasering tot 2038 worden verlengd.

Investerings- en innovatiemotor

ETS Investment Toolbox



Voorwaardelijke kosteloze toewijzing

- **Gratis uitstootrechten worden gekoppeld aan decarboniseringsinvesteringen in Europa met een waarde van minstens 100 % van de economische waarde van de kosteloze toewijzing:**
 - 80% jaarlijkse toewijzing na indiening van een investeringsplan
 - 20% na uitgevoerde investeringen en de daarmee samenhangende uitstootvermindering
 - Terugvorderingsmechanisme in geval van verplaatsingen buiten de Unie.
- De 10% best presterende installaties, projecten gesteund door het Innovatiefonds en de Industriële Decarboniseringsbank, en koolstofarme en koolstofvrije installaties zijn vrijgesteld.
- Administratief vereenvoudigde aanpak:
 - **one-in-three-out**
 - co-design met industriële stakeholders
 - via bestaande compliance cycle, met automatisering
 - verificatie op nationaal niveau, met steekproefsgewijze controles op EU-niveau
 - mogelijkheid tot **pooling en corporate compliance**, zodat exploitanten kunnen investeren waar ondersteunende infrastructuur klaar is (bv. toegang tot netwerken)



Industrial Decarbonisation Bank (IDB)

Fase 1: Investment Booster (2028-2030)

Opschalen en toepassen van industriële decarbonisatie met snelle, voorspelbare ondersteuning ('privilege speed')

400 miljoen uitstootrechten (**30 miljard EUR met** een koolstofprijs van 75 EUR/t) uit 'phase 4'

"First-in, **First-served**"

Solide business case uitbouwen met **vaste koolstofpremies**

Stakeholderconsultatie van start in september 2026

Fase 2: IDB (2031-2040)

Kostenefficiënte decarbonisatie op lange termijn via marktgebaseerde mechanismen.

400 miljoen uitstootrechten voor **100 miljard EUR** aan financiering

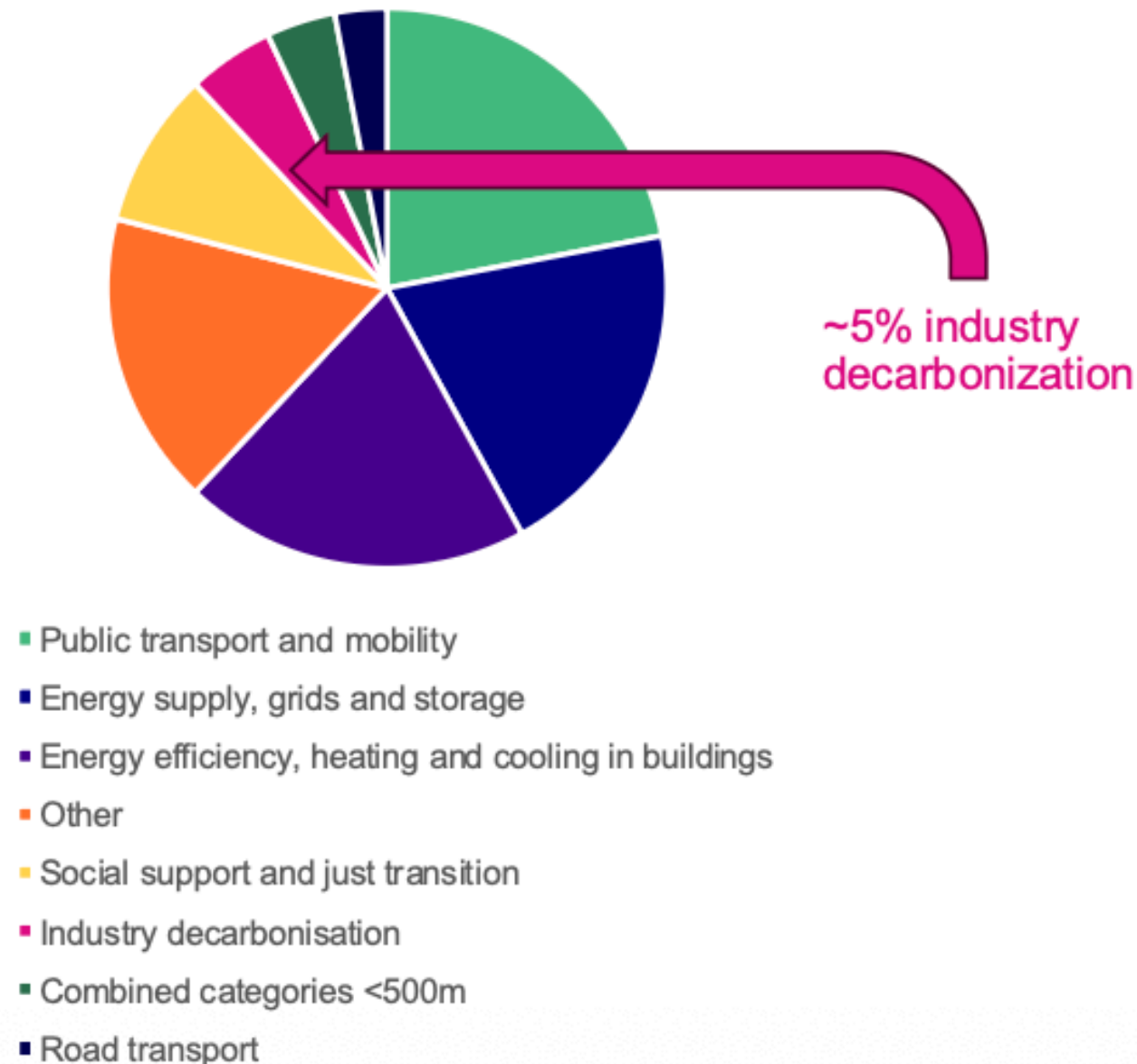
Competitive bidding

Handhaven van een **solide business case** door inkomensstabilisatie via **carbon contracts for difference (CCfD's)**

Nationale inkomsten doelgerichter inzetten

Huidige situatie

Veilingopbrengsten 2025 — Uitgaven per categorie (%)



Voorstel

- **Ten minste 50%** van de nationale ETS-inkomsten voor investeringen in het koolstofvrij maken van ETS-sectoren
- **Sterkere waarborgen** om ervoor te zorgen dat de lidstaten de juiste projecten financieren en greenwashing voorkomen:
 - verbod op lock-in van investeringen in fossiele brandstoffen
 - betere planning en rapportage
 - uitbetalingstermijn
 - meer zichtbaarheid en transparantie

Blijvende maar beter gerichte solidariteit

Solidariteitsmechanismen in ETS

Doel: eerlijke lastenverdeling tussen de lidstaten, financiële steun voor de zwaarst getroffen lidstaten

Moderniseringsfonds (MF): ondersteunt de modernisering van het energiesysteem (met inbegrip van netten) en energie-efficiëntie in lidstaten met een lager inkomen:

- uitbreiding naar **industriële decarbonisatie**
- van 13 naar **12 lidstaten** (Slovenië “afgestudeerd”)
- geen investeringen meer in energieopwekking op basis van fossiele brandstoffen en geen infrastructuur voor fossiele brandstoffen

10% herverdeling (solidariteitsaandeel): herverdeling van 10% van de veilingrechten over 16 lidstaten met een lager inkomen:

- te besteden aan **het koolstofvrij maken van de industrie** via het Moderniseringsfonds (12 lidstaten) of prioritaire gebieden (resterende 4)

Investment Booster (IB):

- 25% gereserveerd voor de 12 lidstaten van het Moderniseringsfonds, in overeenstemming met hun proportionele aandeel in de industriële emissies (25%)



Economiebrede aanpak

Verdere ontwikkeling van ETS scope

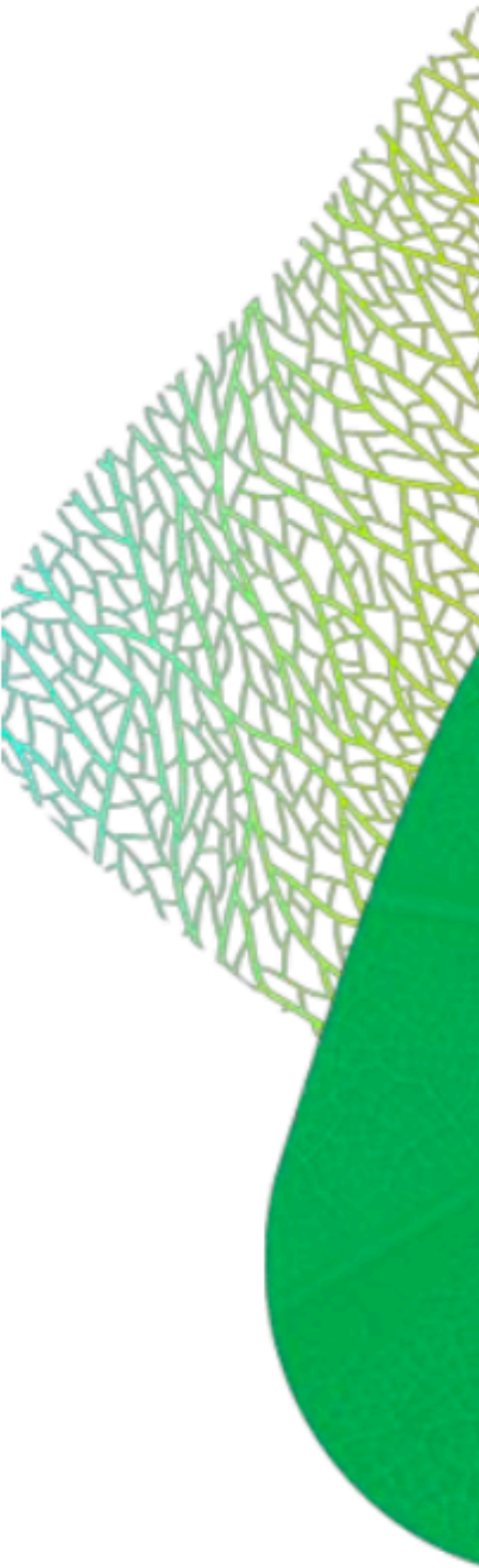
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Internationale vluchten binnen de EER van/naar ultraperifere gebieden																
		CH4 en N2O maritieme emissies														
			Grote (5000+ GT) offshoreschepen + vluchten tussen de EER en Gibraltar													
				Zakelijke jets (inkomende en uitgaande)												
					5000km Buiten de EER vertrekkende vluchten											
						Kleine (400-5000GT) offshore schepen										
							Kleine (400-5000GT) vracht- en tankschepen									
								Verbranding van stedelijk afval (25 % per jaar in 2031-2034)								
												Binnenlandse vluchten binnen de EER van/naar ultraperifere gebieden				

Afvalverbranding

Geleidelijke integratie van de stedelijke afvalverbranding, met **extra flexibiliteit** en in nauwe **samenhang met de Circular Economy Act**:

- ✓ **Later & meer geleidelijke invoering** (2031-2034) dan initieel voorzien (2028).
- ✓ **Mogelijkheid tot tijdelijke nationale opt-out** tot 2035, indien aan ten minste twee van de drie voorwaarden is voldaan (*gelijkwaardige nationale koolstofbelasting; op schema voor recyclingdoelstellingen; op schema voor het storten van afval*).
- ✓ **Gratis uitstootrechten** voor stadsverwarming verlengd tot na 2030 (~70 % van de afvalenergiecentrales).
- ✓ **Steun voor lokale overheden** specifiek voor afvalbeleid (prioritair gebruik nationale veilinginkomsten) en voor exploitanten, met name voor **koolstofafvang** (IDB/IF/MF).
- ✓ **Storten**: convergentie naar de 2035-stortdoelstelling, monitoring en rapportage van de uitstoot van stortplaatsen, versterkt regelgevend kader in Circular Economy Act

Integratie is **gekoppeld aan voorstel inzake koolstofafvang en –gebruik (CCU)** door het mogelijk te maken CCU stroomopwaarts te stimuleren, en met integratie van koolstofverwijdering, gegeven sterk potentieel in sector voor biogene verwijdering.



Luchtvaart

In plaats van uitbreiding naar volledig vertrekkende vluchten wordt **gerichte oplossing** voorgesteld, die gelijk speelveld bevordert en CORSIA blijft stimuleren:

- ✓ **Voortzetting “stop-the-clock” voor volledige uitbreiding** tot vertrekkende vluchten, met herzieningsclausule voor de beoordeling van Corsia in 2032, waardoor Corsia wordt aangemoedigd.
- ✓ Verbeteren van gelijk speelveld voor EU-luchtvaartmaatschappijen met **uitbreiding van regionaal toepassingsgebied tot vluchten die landen binnen 5000 km** (pakt risico op “hublekkage” aan).
- ✓ **Verhoogde industriële steun voor made-in-Europe SAF**, door SAF-steun aan te bieden voor volledig vertrekkende vluchten (110 miljoen uitstootrechten) en « book & claim » mogelijk te maken.
- ✓ Voortzetting van vrijstelling van binnenlandse vluchten voor **ultraperifere gebieden** tot eind 2035.



Scheepvaart

Voortzetting en versterking:

- ✓ **Meer inkomsten naar de sector** leiden (geïnspireerd door SAF-steun in luchtvaart => “SMAP” — Sustainable Maritime Alternative Propulsion — support mechanism):
 - 110 miljoen uitstootrechten voor 2028-2040, technologie-neutraal (geavanceerde biobrandstoffen, e-brandstoffen, elektrificatie, windenergie...).
- ✓ **Aanpak van risico van ontduiking:**
 - door bestaande lijst van bedreigde naburige havens uit te breiden; en
 - met een gerichte korting voor grote containerschepen die van niet-EU-havens naar EU-havens komen, op basis van het aandeel overgeladen containers dat tussen twee niet-EU-landen wordt vervoerd.
- ✓ **Vereenvoudigde rapportage** voor rederijen: slechts één keer voor zowel FuelEU als ETS.
- ✓ Gelijk speelveld voor in de EU gevestigde exploitanten **uit de offshoresector**
- ✓ **Gerichte uitbreiding tot kleinere schepen met de meeste emissies** (minder dan 5000 brutoton maar meer dan 400 brutoton), met uitzondering van kleine veerboten.
- ✓ **Geen dubbele betaling (IMO/ETS).**
- ✓ **Verlenging van uitzonderingen** (ijsklasse; kleine eilanden; ODV/OSC-diensten; ultraperifere gebieden) **tot 2035.**
- ✓ Verderzetten van aanvullende veilingrechten voor bepaalde lidstaten met aanzienlijk hoge administratieve lasten tot 2038, met bestedingsvoorwaarden voor de scheepvaartsector.

Tijdslijn



- Raad, Parlement en Commissie hebben **het eerste kwartaal van 2027 vastgesteld als streefdoel voor een akkoord** (One Europe, One Market Roadmap, 23 april 2026)
- Duidelijk prioriteitendossier voor het Ierse voorzitterschap en de EP-rapporteur

Aansluitende Q&A



Vooraf ingediende vragen

Vraag 1: Geldt de verplichting om een **'Invest in EU Decarbonisation Plan'** op te stellen ook meteen voor **Waste-to-Energy-installaties (WtE) met stadsverwarming**, die in aanmerking komen voor gratis emissierechten? (Indaver)

Vraag 2: Hoe kan ETS betaalbaar blijven voor **werknemers en gezinnen**? (EUCDW)

Vraag 3: Hoe kunnen hervormingen van het ETS zowel de **klimaatdoelstellingen als kwaliteitsvolle jobs beschermen**? (EUCDW)

Vooraf ingediende vragen

Vraag 4: Een betrouwbare en voorspelbare CO2-prijs op lange termijn (> 20 jaar) is nodig om klimaatinvesteringen mogelijk te maken. Welke **CO2-prijs** verwacht de Europese Commissie op basis van deze voorstellen **in 2030, 2035, 2040, 2045, 2050 en na 2050? (SDR Flanders)**

Vraag 5: Waarom worden **carbon removals** centraal aangekocht, en wat is de kans dat bedrijven deze in de toekomst **zelf rechtstreeks** kunnen kopen om hun eigen emissies te compenseren? **(VITO)**

Vooraf ingediende vragen

Vraag 6: Waarom kan het **MRV/ETS-systeem voor de bagger- en offshoresector** niet worden **vereenvoudigd** door het brandstofverbruik tijdens de aanwezigheid in Europese wateren te berekenen op basis van AIS-gegevens? De huidige **complexe definities** van *cargo*, *crew*, *crew changes* en *port calls* zorgen voor een **hoge administratieve last**, bovenop andere Europese, Britse en internationale emissiesystemen.
(Jan De Nul)

Vraag 7: We willen in 2027 een **biomassastoomketel** installeren en vallen daardoor onder ETS1. Daarbij gingen we uit van twee zaken: geen CO₂-kost onder ETS2 en CO₂-rechten binnen ETS1 wanneer we RED II-conforme stoffen gebruiken om stoom te produceren. Wat verandert er voor ons? (**Oliefabriek Vandamme**)

Toelichting

“De belangrijkste Belgische aandachtspunten bij het voorstel”

- Bram De Botselier, Teamcoördinator EU-beleid en industrieel klimaatbeleid bij het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA)



Vlaanderen
is energie en klimaat

Belgische aandachtspunten bij de ETS-herziening

Bram De Botselier
29 september 2026

Ambitie/CAP

► Verwelkoming lagere LRF, maar:

→ Nood aan meer transparantie:

- × Waarom werd dit specifieke LRF-traject gekozen?
- × Kosten en baten t.o.v. alternatieven?
- × Gevolgen voor competitiviteit?

→ Samenhang klimaatarchitectuur?

→ Balans lange termijn voorspelbaarheid en aanpasbaarheid bij veranderende omstandigheden?

Ambitie/CAP

► Internationale kredieten:

- Bezorgdheid over automatische verstrenging vanaf 2036 indien onvoldoende kredieten beschikbaar
- Investeringszekerheid?
- Gebrek aan transparantie over kosten en impact

► Permanente removals

- Open voor integratie
- Nood aan duidelijkheid over beschikbaarheid en kosten
- Inschatting beschikbare volumes realistisch?

Carbon Leakage

► Verwelkoming verlenging kosteloze toewijzing tot 2040, MAAR:

- CSCF zal in werking treden vanaf 2031
- Carbon leakage lijst werd niet geëvalueerd in de IA
- Benchmark methodologie voor producten werd niet herbekeken
- Sector-specifieke oplossing voor fallback benchmarks → verschillen bevinden zich niet louter tussen sectoren maar ook binnen sectoren

► Steun voor principe van conditionaliteit, maar:

- Is het voorstel realistisch?
 - × Uitvoeren van maatregelen zonder business case
 - × Wat als infrastructuur ontbreekt?
 - × Administratieve lasten
 - × Level playing field bij nationale implementatie?

Carbon Leakage

- ▶ **CBAM**

- Geen gerichte export oplossing in Commissievoorstel

- ▶ **Indirect Cost Compensation**

- BE is voorstander van geharmoniseerd mechanisme op EU-niveau

Funding

- ▶ **Verwelkoming IDB, maar**

- Europese financiering moet in de eerste plaats worden toegekend op basis van projectexcellentie en decarbonisatie-impact: geografische en solidariteitscriteria mogen kwaliteitsvolle industriële projecten niet verdringen

- ▶ **Blijvende steun voor IF**

Veilingsopbrengsten

► Verwelkoming:

- Priority spending categories om ETS1 opbrengsten in te zetten voor ETS1 sectoren
- Prioriteit voor elektrificatie, low-carbon infrastructuur en industriële decarbonisatie
- Verbod op doeleinden die afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verlengen

Scope uitbreiding

- ▶ **Niet-permanente CCU:**

- potentieel, COM-voorstel goede basis voor verdere bespreking
- samenhang met afvalverbranding is cruciaal

- ▶ **Grensoverschrijdend CO₂-transport:**

- helder en werkbaar kader is essentieel: verschillende projecten in BE afhankelijk van grensoverschrijdende infrastructuur

- ▶ **Afval: interne discussies lopende**



Vlaanderen
is energie en klimaat



VOOR MEER INFORMATIE

Bram De Botselier

Vlaams Energie- en Klimaatagentschap

<https://www.vlaanderen.be/veka>

veka@vlaanderen.be

Aansluitende Q&A



Vooraf ingediende vragen

Vraag 1: Hoe kijkt VEKA naar de mogelijkheid om tot en met 2035 een **opt-out** toe te staan voor de **verbranding van niet-gevaarlijk afval**? (Indaver)

Vraag 2: Geldt de verplichting om een '**Invest in EU Decarbonisation Plan**' op te stellen ook meteen voor **Waste-to-Energy-installaties (WtE)** met **stadsverwarming**, die in aanmerking komen voor gratis emissierechten? (Indaver)

Vooraf ingediende vragen

Vraag 3: Wat is de specifieke visie van VEKA op de **opname van hernieuwbare gas** in het ETS?
(**gas.be**)

Vraag 4: Kan het nieuwe systeem **gevolgen** hebben voor **Vlaamse steunmaatregelen** die de impact voor bedrijven moeten verzachten, zoals de Supercap van VEKA en de compensatie voor indirecte emissiekosten? (**VLAIO**)

Eerste reflectie

“Een eerste reflectie vanuit de EVP-fractie, die de leiding heeft over dit dossier in het Europees Parlement”

- Wouter Beke (cd&v)

Vooraf ingediende vragen

Vraag 1: Waarom kan het **MRV/ETS-systeem voor de bagger- en offshoresector** niet worden **vereenvoudigd** door het brandstofverbruik tijdens de aanwezigheid in Europese wateren te berekenen op basis van AIS-gegevens? De huidige **complexe definities** van *cargo*, *crew*, *crew changes* en *port calls* zorgen voor een **hoge administratieve last**, bovenop andere Europese, Britse en internationale emissiesystemen.
(Jan De Nul)

Aansluitende Q&A



Meer weten

- **Actuele én toegankelijke nieuwsartikels**

- VLEVA-artikel "Hervorming uitstootrechten biedt industrie meer ademruimte" 22/07
- VLEVA-artikel "Europees Parlement wil grotere buffer in marktstabiliteitsreserve ETS" 22/09
- VLEVA-artikel "Raad bepaalt standpunt over marktstabiliteitsreserve ETS" 24/09
- Update na de standpuntbepaling van de Raad en het Europees Parlement

- **Opvolging van relevante ontwikkelingen op EU-niveau**

- ENVI-commissie van het Europees Parlement bespreekt **ontwerpverslag** van rapporteur Peter Liese 1/10
- EU-ministers houden **beleidsdebat** tijdens Raad Milieu 12/10

- **Verslag, opname & presentatie** van dit webinar op onze [webpagina](#)

- Inhoudelijk verslag richting **Vlaamse en Europese beleidsmakers**

VLEVA vooruitblik

- **Webinarreeks “Het Ierse EU-voorzitterschap in focus”**

- ‘Energie, milieu en klimaat onder het Ierse EU-voorzitterschap’ 1/10 ([meer info](#))
- ‘Stand van zaken Meerjarig Financieel Kader (MFK) onder het Ierse EU-voorzitterschap’ 29/10 ([meer info](#))
- ‘Ierse ambities voor een competitief en innovatief Europa’ 21/10 (tbc)

- **Nóg interessante webinars**

- Webinar ‘Europese innovatiewet’ 8/10 ([meer info](#))
- Webinar ‘Pakket eerlijke arbeidsmobiliteit’ 14/10 ([meer info](#))

Dankjewel voor jouw deelname!

Graag tot een volgende keer.

Website:

www.vleva.eu

E-mail:

info@vleva.eu

paula.verschaeve@vleva.eu