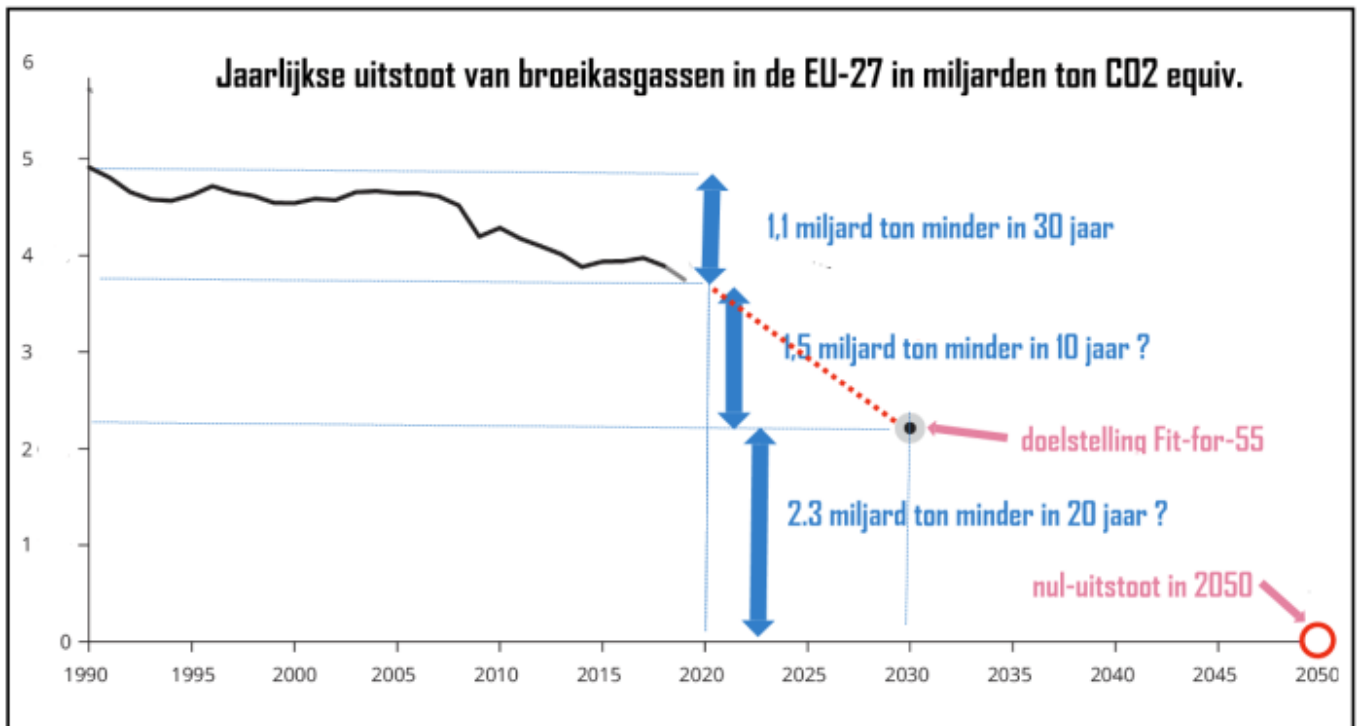


door Herman Michiel
17 juli 2021

De Europese Commissie stelde op 14 juli haar plannen voor om tegen 2030 de emissie van broeikasgassen (CO₂, methaan...) te verminderen met 55% ten opzichte van het referentiejaar 1990; vandaar dat de voorstellen de naam *Fit-for-55* meekregen. Dit is bedoeld als tussenstap om tegen 2050 de EU klimaat-neutraal te maken. Die plannen zijn gegoten in wetsvoorstellen, die door de lidstaten (via de Raad van ministers verantwoordelijk voor klimaatbeleid) en het Europees Parlement moeten goedgekeurd worden. Daar zal nog heel wat tijd over gaan, en het valt af te wachten welke wijzigingen de voorstellen nog zullen ondergaan onder invloed van bedrijfslobby's en hun politieke spreekbuizen.

De state of the climate

Alvorens het Fit-for-55 plan wat naderbij te bekijken is het goed om te weten waar we nu staan met de klimaatdoelstellingen. De onderstaande grafiek (gegevens van het [Europees Milieuagentschap](#)) toont de uitstoot van broeikasgassen in de EU (EU-27, d.w.z. Groot-Brittannië niet meegerekend) vanaf het referentiejaar 1990 tot 2020 (zwarte lijn), en het door Fit-for-55 voorgestelde toekomstscenario tot 2030 (rode stippellijn). De rode cirkel rechts onderen is het streefdoel: geen CO₂-uitstoot meer in 2050. In 1990 werd in de EU dus jaarlijks ongeveer 5 miljard ton broeikasgas ¹ uitgestoten, 30 jaar later in 2020 was dit met een goed miljard ton verminderd. Het voorgestelde Fit-for-55 programma houdt dus in dat de vermindering ongeveer anderhalf keer zo groot is, maar dit doel moet bereikt worden op een drie keer zo korte periode! In die zin is het Commissie plan ambitieus, zoals ze zelf zegt, maar klimaatwetenschappers vinden het onvoldoende. Om het risico op catastrofes te beperken zou de gemiddelde temperatuur hoogstens 1,5 °C mogen stijgen, waar niet een reductie met 55% maar met 60-65% voor nodig is. ... Dat was dan ook een van de redenen waarom Groenen en linksen in het Europees Parlement de [klimaatwet](#), die 'minstens 55%' vooropstelt, niet goedkeurden.



Bij de grafiek zouden nog heel wat kanttekeningen kunnen geplaatst worden die de zaak er niet beter op maken. Cijfers kunnen 'geïnterpreteerd' worden. Zo wil de Commissie nu ook de koolstofopname door bossen incalculeren in de netto-vermindering van CO2-emissie, wat alleen een boekhoudkundig effect oplevert aangezien dat effect vroeger niet in de statistieken opgenomen was. De cijfers hebben ook alleen maar betrekking op het broeikasgas geproduceerd *in de EU zelf*. Wanneer bijvoorbeeld cement, aluminium of staal, waarvan de productie heel wat CO2 oplevert, ingevoerd wordt van buiten de EU, draagt het wel bij tot de globale opwarming, maar niet tot de EU-emissiecijfers. In feite zou men steeds een planetaire visie moeten hanteren, aangezien CO2 geen grenzen kent. Wetend dat de uitstoot van de EU ongeveer 9% bedraagt van de totale, zou een echte bekommernis om het klimaat steeds moeten nagaan welke maatregelen *globaal* positief zijn.

Fit-for-55

Het klimaatpakket bestaat uit een reeks wetsvoorstellen (nieuwe en aanpassingen aan bestaande) die, wanneer goedgekeurd door Parlement en Raad, bindend zullen zijn in de lidstaten. We overlopen de belangrijkste voorstellen samen met enkele kritieken die er door milieu-en sociale organisaties zijn op geformuleerd.

Vanaf 2035 mogen **geen CO2 producerende wagens** meer verkocht worden (benzine, diesel), wat de vervanging ervan door elektrische of met waterstof aangedreven wagens impliceert. Flankerende wetgeving moet zorgen voor voldoende laadpunten.

Het wegverkeer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de totale CO2-uitstoot in de EU (60%

daarvan personenverkeer, 40% vrachtwagens; het spoor draagt slechts voor 0,5% bij). Natuurlijk lijkt dit een belangrijke stap in het beëindigen van fossiele brandstoffen, maar... Hoe zal de elektriciteit opgewekt worden voor dit gigantisch elektrisch wagenpark? Welke maatregelen zullen het openbaar vervoer promoten? Greenpeace heeft bijvoorbeeld [voorstellen](#) om het transport op een geïntegreerde manier klimaatvriendelijker te maken, terwijl de Commissievoorstellen neerkomen op dezelfde private oplossingen als vandaag met andere middelen.

Koolstofbelastingen! Dit systeem ('[emissiehandel](#)') bestaat al sinds 2005, luisterend naar de naam EU-ETS (*EU-Emissions Trading System*). Europese bedrijven moeten in principe uitstootrechten kopen bij veilingen op een 'koolstofmarkt' en kunnen die rechten doorverkopen als ze er geen nood aan hebben. In de praktijk kregen (vooral grote) bedrijven die uitstootrechten tegen zeer lage prijzen, of gratis van de overheid (tewerkstelling! concurrentiepositie!), en konden er vaak [een lucratief handelkje](#) mee opzetten. ETS was [geen succes](#), maar wordt nu niet alleen uitgebreid naar de scheepvaart en deels naar de luchtvaart, maar er zou ook een tweede ETS-markt opgelegd worden voor het wegverkeer en de verwarming van gebouwen. Verkopers van benzine en stookolie zullen de prijs van die uitstootrechten verhalen op de klanten, met als gevolg verhoging van de energiefactuur van de gezinnen (verwarmen van de woning, gezinswagen...).

Men zal zich herinneren dat zulke 'blinde' belasting precies de ontstaansgrond was van de Gele Hesjes in Frankrijk. De Commissie heeft blijkbaar nog niet begrepen dat een werkbaar klimaatplan staat of valt met het sociale draagvlak ervoor. De goede aspecten van *Fit for 55* dreigen aldus volledig teniet te gaan door het marktfundamentalisme en de sociale achterlijkheid van de Europese instanties. En dat op het ogenblik dat 50 miljoen Europese gezinnen al in energie-armoede leven, zegt terecht het [Europees Vakverbond](#). Een schatting van de jaarlijkse gemiddelde meerkost per gezin is 373 € voor vervoerkosten en 429 € voor verwarming. Wie kan trouwens verzekeren dat de prijs van een elektrische wagen vanaf 2035 zoveel zal gedaald zijn dat werknemers, die nog steeds niet kunnen rekenen op een uitgebouwd openbaar vervoer, er zich een kunnen aanschaffen?

De Commissie verwachtte dergelijke kritiek en spreekt van de oprichting van een [sociaal fonds](#), gespijsd met een deel (een vijfde?) van de opbrengsten van de emissiehandel. Die zouden aan de lidstaten kunnen verdeeld worden, die er gezinnen zouden kunnen mee bijstaan voor de betaling van hun verhoogde energiefactuur. Met een variërende koolstofprijs op de markt, en regeringen met een matige belangstelling voor sociale politiek, lijkt het geen solide basis om te vermijden dat *Fit for 55* zal gezien worden als een nummertje 'laat de zwakste schouders de grootste lasten dragen'.

Een **koolstofinvoerheffing** op geïmporteerd staal, aluminium, cement, elektriciteit, meststoffen enz. zou 'koolstoflekken' moeten voorkomen en ervoor zorgen dat Europese bedrijven, onderworpen aan de Europese emissiehandel, niet 'oneerlijk' beconcurrereerd worden door Chinese of Amerikaanse bedrijven. Maar ondertussen zou het systeem waarbij Europese producenten gratis emissierechten bekomen tot 2035 kunnen blijven voortbestaan. Dit zal waarschijnlijk nog leiden tot heel wat internationaal getouwtrek en klachten bij de Wereldhandelsorganisatie. Bovendien stemde het Europees Parlement in maart nog voor het [verder behoud van de gratis emissierechten](#).

Milieuorganisaties wijzen nog op tal van andere inconsequenties en toegevingen aan bedrijfslobby's. Een van de wetsvoorstellen gaat over het verhogen van het aandeel hernieuwbare energie tot 40% in 2030, wat een verdubbeling van het huidige aandeel betekent. De vraag is echter wat zoal tot 'hernieuwbaar' gerekend wordt. Dat zou bv. ook het geval zijn met waterstof dat met fossiele brandstof

werd verkregen ('grijze' en 'blauwe' waterstof). En er zijn weliswaar maatregelen om bossen te beschermen, maar milieuorganisaties vrezen dat het verbranden van biomassa, onder andere hout, al te gemakkelijk als hernieuwbaar zal kunnen worden bestempeld.

“De transitie zal sociaal zijn of zal niet zijn”

Er zullen in de komende maanden zeker nog veel diepgaandere analyses van het uitgebreide pakket voorstellen van de Europese Commissie gemaakt worden door milieu- en sociale organisaties (en bedrijfslobby's...). Één ding is echter zeker, en daarvoor kunnen we Europees commissaris Frans Timmermans, verantwoordelijk voor het Europees klimaatprogramma, zonder enige reserve citeren: *de energietransitie zal sociaal zijn of zal niet zijn*.

Helaas is de sociale dimensie van *Fit for 55* ver te zoeken.

“We hadden echt gehoopt dat de Europese Commissie zich aan haar belofte zou houden van een Green Deal die niemand in de steek laat. Maar in de plaats daarvan geeft dit voorstellenpakket een klap in het gezicht van energie-arme mensen”, was de reactie van Freek Spinnewijn van de [Right To Energy Coalition](#). *“Het voorstel van de Europese Commissie om de werkende mensen te laten betalen voor de groene transitie door verhoogde prijzen voor benzine en huisverwarming riskeert een Gele Hesjes-reactie uit te lokken tegen de zo nodige klimaatactie”,* stelde het [Europees Vakverbond](#). En de [EEB](#), koepel van 170 Europese milieuorganisaties verklaart *Fit for 55* voor *“unfit and unfair”*.

Zoals wel vaker het geval is, komt er van politieke zijde heel wat minder kritiek. De [Europese sociaaldemocraten](#) staan natuurlijk achter hun klimaatcommissaris Timmermans en spreken van een “prima springplank voor een sociaal rechtvaardige decarbonisatie van Europa”. De Groenen hadden wel hun bedenkingen bij de klimaatwet (55% reductie vonden ze te weinig om aan het klimaatakkoord van Parijs te voldoen), en meenden in een [bespiegeling vooraf](#) heel voorzichtig dat *“er een risico bestaat dat er teveel gevraagd wordt van de burgers, terwijl de grote industrie en de vervuilers vrije doorgang krijgen”*. Maar daarvan was in hun [reactie na de bekendmaking](#) van *Fit for 55* nog weinig terug te vinden. De linkse fractie (GUE/NGL) gaf nog geen reactie. Wat de christendemocraten, liberalen en conservatieven betreft is het uitkijken op welke manier ze de Commissievoorstellen nog zullen proberen af te zwakken.

Nochtans, terwijl ik deze tekst aan het schrijven was, werd van uur tot uur duidelijker welke catastrofes de overvloedige regens in Europa aan het aanrichten waren. Het verband met de klimaatopwarming wordt door deskundigen niet betwijfeld, en hiervoor werd [30 jaar geleden al gewaarschuwd](#). Maar zoals we zagen, de eerste 30 jaar van klimaatbekommernis heeft nog maar bar weinig opgeleverd. Om dat recht te trekken in de volgende 30 jaar zal er meer nodig zijn dan de ‘ambitie’ van de Europese Unie...

Hits: 52

Dit delen:

Facebook

Twitter

Voetnoten

-
1. Naast koolstofdioxide CO₂ zijn er tal van andere broeikasgassen, zoals bijvoorbeeld methaan, HFC's, stikstofverbindingen...; de uitstoot ervan wordt omgerekend naar een equivalente hoeveelheid CO₂.
-