

2013•2014  
FACULTEIT RECHTEN  
*master in de rechten*

## Masterproef

De Europese handel in emissierechten post 2012, met een bijzondere focus op (de uitbreiding van) het toepassingsgebied

Promotor :  
Prof. dr. Bernard VANHEUSDEN

Anne Wils

*Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten*

De transnationale Universiteit Limburg is een uniek samenwerkingsverband van twee universiteiten in twee landen: de Universiteit Hasselt en Maastricht University.



Universiteit Hasselt | Campus Hasselt | Martelarenlaan 42 | BE-3500 Hasselt  
Universiteit Hasselt | Campus Diepenbeek | Agoralaan Gebouw D | BE-3590 Diepenbeek



2013•2014  
FACULTEIT RECHTEN  
*master in de rechten*

## Masterproef

De Europese handel in emissierechten post 2012, met een  
bijzondere focus op (de uitbreiding van) het  
toepassingsgebied

Promotor :  
Prof. dr. Bernard VANHEUSDEN

Anne Wils

*Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten*



## **Samenvatting**

Teneinde de door de mens veroorzaakte klimaatverandering te voorkomen, dient de uitstoot van de totale hoeveelheid broeikasgassen verminderd te worden. Het is wenselijk dat de milieukost die de reductie van emissies teweegbrengt, gedragen wordt door de vervuiler zelf.

Om emissiereducties op een efficiënte wijze te reduceren is er op Europees niveau gekozen voor een emissiehandelsstelsel, het zogenaamde EU ETS. Sinds 2005 dienen exploitanten van vervuilende activiteiten dewelke onder dit stelsel vallen over emissierechten te beschikken. Milieuvriendelijke installaties met een beperkte uitstoot kunnen hun teveel aan emissierechten te gelde maken door ze te verhandelen op de koolstofmarkt.

Uit de eerste twee handelsfasen van het EU ETS is gebleken het ondernemingen onvoldoende prikkelt om te investeren in milieuvriendelijke technologieën. Enerzijds is dit te wijten aan de lage koolstofprijs die investeerders te weinig aanspoort om dergelijke investeringen te doen. Anderzijds draagt het beperkte toepassingsgebied van het EU ETS bij tot een verschillende behandeling van sectoren, hetgeen de concurrentiepositie van Europese ondernemingen ongunstig beïnvloedt.

Bij de invoering van de derde handelsfase in 2013, zijn verregaande harmoniserende maatregelen doorgevoerd om de reeds bestaande gebreken te verhelpen. In deze masterscriptie komen de wijzigingen systematisch aanbod en wordt de impact ervan op de reeds bestaande gebreken van het stelsel onderzocht.

Hieruit blijkt dat de maatregelen die genomen zijn om de prijsvolatiliteit aan te pakken, slechts een beperkte invloed hebben op de koolstofprijs. Door de Europese Commissie de bevoegdheid te geven om eenzijdig in te grijpen op de koolstofmarkt bij marktschokken, wordt afbreuk gedaan aan de voorspelbaarheid van het stelsel. Andere maatregelen die zijn ingevoerd om de koolstofprijs te doen stijgen zijn een geharmoniseerd emissieplafond en een beperking op het gebruik van internationale kredieten. Deze maatregelen zijn wel efficiënt vermits ze het aanbod beperken van de totale hoeveelheid emissierechten, hetgeen aanzet tot langetermijninvesteringen.

Ook de maatregelen die genomen zijn om de concurrentiepositie van Europese ondernemingen te verbeteren dienen voldoende genuanceerd te worden. Hoewel een aantal wijzigingen zeker een positieve invloed hebben, is de efficiëntie van het de koolstofmarkt beperkt door de politieke invloed op de uitgangspunten van het EU ETS.

## **Dankwoord**

Vooreerst mijn oprechte dank aan Prof. dr. Bernard Vanheusden voor zijn professionele begeleiding als promotor van dit eindwerk. In het bijzonder wil ik hem, alsook zijn assistente mevrouw Laura De Deyne, bedanken om mij te voorzien van nuttige informatie en inzichten.

Daarnaast nog een speciaal woord van dank aan mijn moeder, Hilde Vrolix, voor haar steun doorheen mijn rechtenstudies. Zonder haar liefdevolle en bemoedigende woorden was dit nooit gelukt.

Tot slotte verdient Jorrid Bollen een woord van dank voor zijn toewijding, geduld en warmte.

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	5
2. Situering EU ETS in internationale context .....	7
3. Situering EU ETS binnen Europees milieubeleid .....	9
4. EU ETS .....	11
4.1. Kenmerken.....	11
4.2. Gebreken.....	14
5. Wijzigingsrichtlijn .....	17
5.1. Maatregelen ter stabilisering van de prijs .....	18
5.1.1. Korte termijn: back-loading .....	18
5.1.2. Lange termijn: Europees emissieplafond en beperking internationale kredieten...	19
5.2. Versterking concurrentiële positie .....	23
5.2.1. Veiling van vergunningen .....	23
5.2.2. Aanpassing toepassingsgebied .....	28
5.2.2.1. Uitsluiting kleine installaties .....	28
5.2.2.2. Luchtvaart .....	29
5.2.2.3. Complementariteit Efford Sharing Decision .....	36
5.2.2.4. Koppeling aan andere emissiehandelsystemen .....	40
5.2.3. Rapportage en verificatie .....	44
5.2.4. Europees register .....	45
6. Conclusie .....	46
7. Bibliografie .....	50

## Lijst van afkortingen

AETS	Australisch Emissiehandelsysteem
ATA	Air Transport Association of America
CDM	Clean Development Mechanism
CER	Certified Emission Rights
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide
EEA	European Environment Agency
EEX	European Energy Exchange
EPK	Europees Programma inzake Klimaatverandering
ERU	Emission Reduction Units
ESD	Efford Sharing Decision
EU	Europese Unie
EU ETS	European Union Emission Trading Scheme
HvJ	Hof van Justitie
IMO	Internationale Maritieme Organisatie
JI	Joint Implementation
MRV	Monitoring en Rapportage Verordening
NAP	Nationaal Allocatieplan
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
VEU	Verdrag betreffende de van de Europese Unie
VN	Verenigde Naties
VWEU	Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

## **1. Inleiding**

Met de invoering van een European Union Emission Trading Scheme (hierna: EU ETS) heeft de Europese Unie een prijs gezet op een koolstofvergunning en hierdoor een financiële waarde gegeven aan elke ton emissie. Zodoende wordt klimaatverandering op de agenda geplaatst van de Raden van Bestuur doorheen Europa. Een voldoende hoge koolstofprijs is daarbij een stimulans om te investeren in schonere technologieën en een laag koolstofgehalte. Het klimaat wordt door dit systeem een economische opportuniteit in plaats van een kostenfactor.<sup>1</sup>

De Europese handel in emissierechten kent een geleidelijke introductie en is opgedeeld in drie fases: (1) Fase 1: 2005-2007; (2) Fase 2: 2008-2012; (3) Fase 3: 2013- 2020. De eerste fase is een leerfase waarin de EU praktische ervaring verwerft. De tweede fase loopt samen met de eerste verbintenisperiode van het Kyoto Protocol en kent in tegenstelling tot de eerste fase bindende doelstellingen. Het EU ETS kampt sedert deze fase evenwel met een aantal problemen dewelke ertoe leiden dat ondernemers onvoldoende geprikkeld worden om te investeren in milieuvriendelijkere productieprocessen.<sup>2</sup>

Een eerste probleem is het overaanbod aan emissierechten. Het structurele surplus van vergunningen heeft een negatieve invloed op de prijs. Als gevolg van de lage prijs worden ondernemingen onvoldoende geprikkeld om te investeren in milieuvriendelijke installaties. De sterke prijsdaling is te wijten aan het verhoogde aanbod door het toelaten van het gebruik van internationale kredieten, in combinatie met de afgenomen vraag naar emissierechten tengevolge van de economische en financiële crisis.

Een tweede probleem is de negatieve invloed van het EU ETS op de concurrentiepositie van ondernemingen dewelke onder het toepassingsgebied van het systeem vallen. Dit concurrentiële nadeel manifesteert zich enerzijds voor Europese ondernemingen die onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen ten opzichte van andere Europese ondernemingen die niet onderworpen zijn aan emissiereductieverplichtingen. Anderzijds bevinden Europese ondernemingen zich in een benadeelde positie ten opzichte van ondernemingen uit derde landen, hetgeen het risico op koolstoflekkage verhoogt.<sup>3</sup>

De derde handelsfase wordt gekenmerkt door een verregaande harmonisering. De wijzigingsrichtlijn<sup>4</sup>, dewelke inwerking treedt bij de aanvang van de fase in 2013, is er op gericht tegemoet te komen aan de structurele problemen waarmee het EU ETS aan het einde van de tweede fase kampt.

---

<sup>1</sup> D. FREESTONE en C. STRECK, *Legal Aspects of Implementing the Kyoto Protocol Mechanisms: Making Kyoto Work*, Oxford, Oxford University Press, 2005, 403.

<sup>2</sup> Europese Commissie (2008), *Voorstel voor een Richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden*, COM(2008) 16, 23 januari 2008. Hierna: Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>3</sup> S. CLO., "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 2421.

<sup>4</sup> Richtlijn 2009/29/EG van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden, *Pb.L.*, 5 juni 2009, afl. 140, 63.



Het opzet van deze masterscriptie is de impact en de draagwijdte te onderzoeken van de recent doorgevoerde wijzigingen aan het EU ETS. Dit moet uitwijzen of de hervormingen een positieve impact hebben op de reeds bestaande gebreken van het systeem, of als de fragiliteit net vergroot zal worden en het EU ETS een voorbeeld zal worden van hoe het niet moet.

De significantie van onderzoek naar de Europese emissiehandel heeft een impact ver buiten haar toepassingsgebied.<sup>5</sup> De EU heeft immers het voortouw genomen voor de handel in emissierechten en vormt een bron van inspiratie voor nationale en subnationale systemen die zijn opgericht in Australië, Japan, Nieuw-Zeeland, Zwitserland en de Verenigde Staten. Ook Canada, China en Zuid-Korea zullen binnenkort volgen.

Een extensieve bespreking van de wijzigingsrichtlijn vormt de hoofdmoot van deze bijdrage. In de marge hiervan wordt in het eerste hoofdstuk de positie van het EU ETS binnen een internationaal perspectief besproken. In het tweede hoofdstuk wordt de handel in emissierechten beknopt gesitueerd binnen het Europees milieubeleid *sensu lato*. Het derde hoofdstuk bespreekt de kenmerken, alsook de kinderziektes waarmee het EU ETS aan het einde van de tweede handelsfase kampt. Dit is essentieel om inzicht te verwerven in de veranderingen die de wijzigingsrichtlijn doorvoert aan de initiële emissiehandelrichtlijn. De harmoniserende maatregelen worden in het daaropvolgende hoofdstuk besproken. Hierin wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de gevolgen van de wijzigingen op de gebreken van het EU ETS. In een laatste hoofdstuk wordt besproken in welke mate de wijzigingen bijdragen tot het efficiënt functioneren van het EU ETS.

---

<sup>5</sup> D. BÖHLER, The EU Emissions Trading Scheme – Fixing a Broken Promise, *Environmental Law Review* 2013, 102.

## **2. Situering EU ETS in internationale context**

Met een geleidelijke bewustwording van de opwarming van de aarde door de wereldleiders in de jaren '70 van vorige eeuw, werd in 1979 de eerste Wereldklimaatconferentie georganiseerd.<sup>6</sup> Hierin werd een oproep gedaan om de door de mens veroorzaakte klimaatverandering te voorkomen. Met het oog op het verschaffen van wetenschappelijke zekerheid omtrent de schadelijke effecten en de toegelaten hoeveelheid uitstoot werd het Intergovernmental Panel on Climate Change (hierna: IPCC) opgericht.

In haar eerste evaluatieverslag stelde het IPCC dat er een toenemende concentratie broeikasgassen aanwezig is in de atmosfeer ten gevolge van menselijke activiteit.<sup>7</sup> Dit verslag zette de leden van de Verenigde Naties (hierna: VN) ertoe aan een gemeenschappelijk beleid te formuleren om de opwarming van de aarde, die eigen is aan de klimaatverandering, samen aan te pakken. Dit resulteerde in de totstandkoming van de United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) (hierna: Klimaatverdrag).<sup>8</sup>

Het Klimaatverdrag is een mijlpaal binnen het internationaal milieurecht en stelt een algemeen raamwerk op met betrekking tot de te leveren intergouvernementele inspanningen om klimaatverandering te bestrijden.<sup>9</sup> Het is niet zozeer gericht op emissiereductie, maar wel op de stabilisatie van de concentratie broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau waarop gevaarlijke antropogene verstoring van het klimaatsysteem wordt voorkomen.<sup>10</sup> Het Klimaatverdrag spreekt van gezamenlijke, doch verschillende verantwoordelijkheden voor de verdragspartijen, waarbij hun specifieke nationale en regionale ontwikkelingsprioriteiten, doelstellingen en omstandigheden in aanmerking worden genomen.<sup>11</sup>

Aangezien het Klimaatverdrag een kaderverdrag is hetwelk niet juridisch afdwingbaar is, is besloten om een protocol aan te nemen. De noodzaak van een strikt, efficiënt en bindend systeem dat in moet staan voor de uitvoering van de in het Klimaatverdrag opgelegde doelstellingen resulteerde in de totstandkoming van het Kyoto Protocol.<sup>12</sup> Dit bouwt voort op het Klimaatverdrag en hanteert dezelfde principes, alsook het gehanteerde onderscheid tussen ontwikkelings- en ontwikkelde landen. De *ratio leges* voor dit onderscheid heeft betrekking op het idee dat de reeds gevestigde klimaatverandering te wijten is aan de 150 jaar intensieve industriële activiteiten in de ontwikkelde landen en deze landen bijgevolg een grotere inspanning moeten leveren om emissiereducties door te voeren.<sup>13</sup>

---

<sup>6</sup> J. DE MULDER (ed.), *Kyoto: recent beleid en praktijk*, Vanden Broele, Brugge, 2005, 23.

<sup>7</sup> IPCC, *Scientific Assessment on Climate Change*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, 365.

<sup>8</sup> United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 9 mei 1992. Hierna: Klimaatverdrag.

<sup>9</sup> M. HARITZ, *An Inconvenient Deliberation: The Precautionary Principle's Contribution to the Uncertainties Surrounding Climate Change Liability*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2011, 62.

<sup>10</sup> Artikel 2 Klimaatverdrag.

<sup>11</sup> Artikel 4 Klimaatverdrag.

<sup>12</sup> B. HANSJÜRGENS, *Emissions Trading for Climate Policy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, 1.

<sup>13</sup> L. MASSAI, *The Kyoto Protocol in the EU*, Den Haag, Asser Press, 2011, 41.

Het Kyoto Protocol is op 16 februari 2005 in werking getreden en bevat, in tegenstelling tot het Klimaatverdrag, bindende doelstellingen. Bij het vastleggen van de emissiereductiepercentages poogt men een evenwicht te vinden tussen de bescherming van het milieu en het stimuleren van de wereldeconomie. De verdragspartijen verbinden zich er gezamenlijk toe om tijdens de verbintenisperiode van 2008-2012 een emissiereductie door te voeren van minstens 5% ten opzichte van de niveaus van 1990.<sup>14</sup> Elke verdragspartij heeft verschillende emissiereductie verplichtingen, gebaseerd op hun economische draagkracht en actuele uitstoot.

Om de doelstellingen te bereiken introduceert het Kyoto Protocol een aantal flexibele mechanismen die moeten bijdragen tot een kosteneffectieve reductie van de uitstoot<sup>15</sup>: (1) het Clean Development Mechanism (CDM)<sup>16</sup>; (2) Joint Implementation (JI)<sup>17</sup>, en; (3) de handel in emissierechten<sup>18</sup>.

Met de introductie van het CDM (zgn. mechanisme voor schone ontwikkeling) wordt geprobeerd om landen, dewelke een emissiereductieverplichting hebben, aan te moedigen om milieuvriendelijke projecten op te zetten in ontwikkelingslanden. JI (zgn. gemeenschappelijke uitvoering) heeft betrekking op de onderlinge samenwerking tussen ontwikkelde landen. In ruil voor de geleverde inspanningen krijgen de staten die zich inzetten voor dergelijke projecten respectievelijk emissiereductiekredieten (voor CDM projecten) en emissiereductie eenheden (voor JI projecten), dewelke ingezet kunnen worden om de emissiereductiedoelstellingen te halen of te verhandelen met landen die een tekort aan emissierechten hebben.

De idee van de handel in emissierechten, het derde flexibele mechanisme, is dat de door verschillende flexibiliteitsmechanismen gegenereerde kredieten onderling inwisselbaar zijn. Wat de modaliteiten van de fungibiliteit betreft is het Kyoto Protocol bijzonder zwijgzaam, wat impliceert dat er een grote autonomie is weggelegd voor de nationale staten om in een emissiehandelsysteem te voorzien.

Ter verwezenlijking van de Kyoto-doelstelling heeft de EU voor een gecoördineerde aanpak gekozen door het oprichten van een Europees emissiehandelsysteem. De vrees bestond immers dat indien haar lidstaten individuele emissiehandelsystemen zouden opzetten, een latere koppeling bemoeilijkt werd.

---

<sup>14</sup> Artikel 3 Kyoto Protocol To The United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 10 december 1997. Hierna: Kyoto Protocol.

<sup>15</sup> L. MASSAI, *The Kyoto Protocol in the EU*, Den Haag, Asser Press, 2011, 45-47.

<sup>16</sup> Artikel 12 Kyoto Protocol.

<sup>17</sup> Artikel 6 Kyoto Protocol.

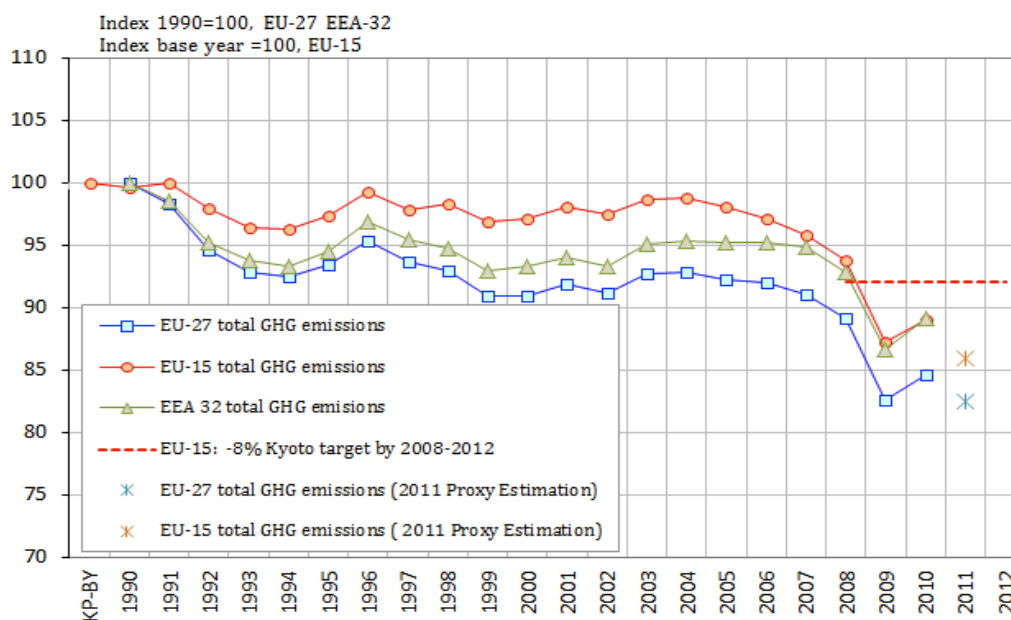
<sup>18</sup> Artikel 17 Kyoto Protocol.

### 3. Situering EU ETS binnen Europees milieubeleid

Vermits het Kyoto Protocol geen directe werking heeft, noch in de communautaire rechtsorde, noch in het recht van de individuele lidstaten, heeft de EU haar emissiereductiedoelstelling in het kader van het Kyoto Protocol omgezet in Europese wetgeving.<sup>19</sup>

Ter uitvoering van de internationaalrechtelijke verbintenis is het Europees Programma inzake klimaatverandering (hierna: EPK) tot stand gekomen.<sup>20</sup>

Op korte termijn werd gepoogd de doelstellingen van het Kyoto Protocol te bereiken.<sup>21</sup> De emissie van broeikasgassen in de EU is met 17,5% gedaald in de periode van 1990 tot eind 2011.<sup>22</sup> Uit onderstaande figuur volgt duidelijk dat de EU de doelstelling van het Kyoto Protocol ruim behaald heeft.



Figuur 1. Emissie uitstoot EU in periode 1990 (basisjaar) - 2011. (Bron: EEA)<sup>23</sup>

Op langere termijn stelde de Commissie in het EPK de zogenaamde 20-20-20 doelstelling voor. Hierin werd het doel vooropgesteld om het aandeel hernieuwbare energie op te trekken tot 20%, de energie-efficiëntie te verbeteren met 20% en de uitstoot van broeikasgassen tegen 2020 met

<sup>19</sup> Beschikking 280/2004/EG van 11 februari 2004 betreffende een bewakingssysteem voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto, *Pb.L.* 19 februari 2004, afl. 49, 1.

<sup>20</sup> Europese Commissie (2000), *Mededeling inzake het Beleid en de Maatregelen van de EU om de Uitstoot van Broeikasgassen terug te dringen – Naar een Europees Programma inzake Klimaatverandering (EPK)*, COM(2000) 88, 26 oktober 2000.

<sup>21</sup> Europese Commissie (2001), *Mededeling betreffende het zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap "Milieu 2010: onze toekomst, onze keuze"*, COM(2001) 31, 24 januari 2001.

<sup>22</sup> Europese Commissie (2001), *Duurzame ontwikkeling in Europa voor een betere wereld: een strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling*, COM(2001) 264, 19 juni 2001.

<sup>23</sup> European Environment Agency, *Trends in EU greenhouse gas emissions compared to 1990/base year*, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/trends-in-eu-greenhouse-gas-1>. Geraadpleegd op 26 april 2014.

20% te verminderen ten opzichte van het basisjaar 1990.<sup>24</sup> De Europese Raad heeft dit voorstel aangenomen en is zelfs verder gegaan door haar bereidheid om de emissiereductiedoelstelling te verhogen tot 30% indien op internationaal niveau ook andere ontwikkelde landen zich tot vergelijkbare emissiereducties verbinden.<sup>25</sup>

Ter uitvoering van de langetermijndoelstellingen stelde de Commissie een verzameling van wetgevende maatregelen voor, het zogenaamde een 'Klimaat- en Energiepakket'.<sup>26</sup> Een eerste maatregel van dit pakket heeft betrekking op een herziening van de emissiehandelrichtlijn. Een tweede maatregel betreft een beschikking op basis van een eerlijke verdeling van de inspanningen, waarbij bindende nationale doelstellingen worden vastgelegd voor de uitstoot door sectoren die niet onder de EU-ETS vallen. Hetwelk heeft geleid tot de totstandkoming van de zogenaamde Effort Sharing Decision (hierna: ESD).<sup>27</sup> Een derde maatregel is gericht op de verhoging van het aandeel hernieuwbare energie. Een vierde maatregel beoogt het creëren van een wettelijk kader met betrekking tot de toepassing van technologieën voor CO<sub>2</sub>-opslag.

Gelet op de relevantie van de onderzoeksvraag, wordt de eerste maatregel van het Klimaat- en Energiepakket uitvoerig besproken in het volgende hoofdstuk. Ook wordt stilgestaan bij de verhouding tussen het EU ETS en de ESD.

---

<sup>24</sup> Europese Commissie (2010), *Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei*, COM(2010) 2020, 3 maart 2010.

<sup>25</sup> Europese Raad (2008), *Conclusies van het voorzitterschap*, 17271/08, 12 december 2008.

<sup>26</sup> Europese Commissie (2008), *naar 20-20 in 2020 – Kansen van klimaatverandering voor Europa*, COM(2008) 30, 23 januari 2008.

<sup>27</sup> Beschikking 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen.

#### **4. EU ETS**

De uitstoot van broeikasgassen is een negatieve externe kost die niet wordt gereflecteerd in de marktprijs.<sup>28</sup> Deze negatieve externaliteit heeft een impact op een publiekgoed, namelijk het klimaat. Het gevolg hiervan is dat iedereen van dit publiekgoed gebruik blijft maken door enorme hoeveelheden broeikasgassen uit te stoten zonder er voor te betalen. Actoren die wel inspanningen leveren om emissiereducties door te voeren worden hier niet voor beloond, terwijl actoren die geen inspanningen leveren mee kunnen genieten van de geleverde inspanningen ten voordele van het publieke goed. Dit is een probleem dat eigen is aan collectieve goederen: wat voor een individu rationeel is, blijkt collectief irrationeel.<sup>29</sup> Om dit zogenaamd 'free rider-probleem' te verhelpen moeten de externaliteiten geïnternaliseerd worden.<sup>30</sup> De publieke goederen moeten getransformeerd worden tot private goederen door ze uitsluitbaar te maken. Hierdoor worden vervuilers aangespoord rekening te houden met de negatieve impact die hun handelingen hebben op het klimaat.

Met de oprichting van het EU ETS heeft de EU de milieukost geïnternaliseerd door middel van de handel in emissierechten. Door vervuilers een recht te verlenen dat verhandelbaar is, worden ze geprikkeld om minder uit te stoten of om te investeren in milieuvriendelijke productiemiddelen. Het surplus aan rechten kunnen vervuilers verkopen aan andere entiteiten met een tekort.

De Europese Unie heeft, met het oog op het bereiken van de Kyoto-doelstellingen, een pioniersrol ingenomen met betrekking tot emissiehandel. Het EU ETS is echter geen loutere uitvoering meer van internationale verplichtingen, maar is geëvolueerd naar een systeem hetwelk fungeert als primair instrument om zowel de internationaalrechtelijke verplichting, als de Europese emissiereductiedoelstellingen te realiseren.

##### **4.1. Kenmerken**

Het EU ETS wordt gekenmerkt door een aantal uitgangspunten dewelke fungeren als constitutieve elementen voor de goede werking van het systeem. Een beknopte toelichting van deze elementen maakt het mogelijk om inzicht te verwerven in de werking van het systeem en is tevens onontbeerlijk om de gebreken te begrijpen.

Ten eerste benadrukt de emissiehandelrichtlijn expliciet dat de reductie van broeikasgassen op een kosteneffectieve en economische efficiënte wijze moet verminderd worden.<sup>31</sup> Concreet betekent dit dat de koolstofprijs die voor emissierechten betaald wordt, hoger moet liggen dan de

---

<sup>28</sup> F. MAES, *Verhandelbare emissierechten als klimaatbeleidsinstrument*, Brugge, Die keure, 2004, 29.

<sup>29</sup> M. OLSON, *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge, Harvard University Press, 1965, 76.

<sup>30</sup> F. MAES, *Verhandelbare emissierechten als klimaatbeleidsinstrument*, Brugge, Die keure, 2004, 30.

<sup>31</sup> Artikel 1 Richtlijn 2003/87/EG.

investeringskost in milieuvriendelijke technologieën. Emissiereducerende investeringen zullen bijgevolg daar genomen worden waar ze het goedkoopst zijn.<sup>32</sup>

Ten tweede geldt er een absoluut emissieplafond.<sup>33</sup> Het totale aantal emissierechten dat toegekend zal worden over een bepaalde periode wordt voorafgaand aan die periode limitatief vastgelegd. Voor 2013 bedroeg de absolute hoeveelheid emissierechten in het EU ETS 2.039.152.882.<sup>34</sup> Het hanteren van een absoluut emissieplafond komt de zekerheid en de transparantie van het systeem ten goede. Deelnemende entiteiten kunnen op die manier immers een inschatting maken over de rentabiliteit van investeringen in milieuvriendelijke technieken op zowel korte, middellange als lange termijn. Een bijkomend voordeel van een absoluut emissieplafond, is de weerspiegeling van de milieuschaarste in de koolstofprijs. Bij economische groei stijgt de vraag naar emissierechten, terwijl het aanbod constant blijft als gevolg van het plafond. Het halen van een milieudoelstelling kan daardoor zelfs bij economische groei gegarandeerd worden.

Een derde element dat een impact heeft op de goede werking van het EU ETS is de allocatiewijze. Tijdens de eerste twee handelsfasen van het EU ETS neemt elke lidstaat, voorafgaand aan iedere periode, een besluit over de totale hoeveelheid emissierechten die hij voor die periode zal toewijzen.<sup>35</sup> Het systeem wordt bijgevolg gekenmerkt door nationale allocatieplannen (hierna: NAP's).<sup>36</sup> De totale hoeveelheid die een lidstaat voor een bepaalde periode mag toewijzen dient in overeenstemming te zijn met de verplichtingen die deze lidstaat heeft om de emissies te beperken overeenkomstig Beschikking 2002/358/EG en het Protocol van Kyoto.<sup>37</sup> De toewijzing geschiedt met andere woorden gratis en op het niveau van de lidstaten. Bij aanvang van de derde handelsfase zijn de NAP's vervangen door een Europees emissieplafond, hetwelk ieder jaar lineair afneemt<sup>38</sup> en worden emissierechten geveild<sup>39</sup>.

Een vierde uitgangspunt dat enige verduidelijking vereist is de erkenning van internationale kredieten. De emissiehandelrichtlijn is gekoppeld aan de projectmechanismen van het Kyoto Protocol.<sup>40</sup> De zogenaamde koppelingsrichtlijn voorziet de mogelijkheid om emissiereductie-eenheden (ERU's) uit JI projecten en gecertificeerde emissiereducties (CER's) uit CDM projecten om te zetten in emissierechten die, ofwel ingezet kunnen worden ter compensatie van de uitgestoten broeikasgassen, ofwel verhandeld kunnen worden. Hierdoor worden bedrijven aangezet om te investeren in de ontwikkeling en overdracht van geavanceerde milieuvriendelijke technologie

---

<sup>32</sup> S. CLO, , "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 2422.

<sup>33</sup> Artikel 11 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>34</sup> Europese Commissie (2010), *Besluit tot aanpassing van de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie die in het kader van de EU-regeling voor de handel in emissierechten voor 2013 moet worden verleend en tot intrekking van besluit 2010/384/EU*, COM(2010) 7180, 22 oktober 2010. Hierna: Europese Commissie, COM(2010) 7180.

<sup>35</sup> Artikel 11 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>36</sup> Artikel 9 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>37</sup> Bijlage III Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>38</sup> Artikel 9 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>39</sup> Artikel 10 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>40</sup> Richtlijn 2004/101/EG van 27 oktober 2004 houdende wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met betrekking tot de projectgebonden mechanismen van het Protocol van Kyoto, *Pb.L.*, 13 november 2004, afl. 338, 18. Hierna: Richtlijn 2004/101/EG.

en knowhow.<sup>41</sup> Een bijkomend voordeel van de koppeling is de grotere diversiteit van goedkope opties om aan de verplichtingen te voldoen. Analisten argumenteren evenwel dat veel van dergelijke vergunningen verkregen worden uit dubieuze milieuprojecten dewelke geen verifieerbare emissiereducties teweegbrengen.<sup>42</sup> Daarenboven dragen de verworven kredieten bij tot een significante toename van het aanbod, hetgeen de koolstofprijs doet dalen. Vanaf de tweede handelsperiode wordt het gebruik van CER's en ERU's dan ook strikt gereguleerd en het maximale aantal kredieten uit dergelijke projecten gelimiteerd.<sup>43</sup>

Tot slot vereist het EU ETS een nauwkeurige rapportering en verificatie van emissies. Teneinde de door industriële activiteiten veroorzaakte verontreiniging te voorkomen, te verminderen en zo veel mogelijk uit te bannen, overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt en het beginsel van preventie van verontreiniging, is het noodzakelijk een algemeen kader tot stand te brengen voor toezicht op de belangrijkste industriële activiteiten.<sup>44</sup> Toezicht is enkel mogelijk indien de uitgestoten broeikasgassen meetbaar zijn. Om een doeltreffend systeem te ontwikkelen dienen de activiteiten omtrent de emissie van een vergunninghouder gerapporteerd te worden om te verzekeren dat de werkelijke emissies en de emissierechten in overeenstemming zijn. Exploitanten zijn bijgevolg verplicht bij de bevoegde autoriteit verslag uit te brengen over de emissies van de installatie in elk kalenderjaar.<sup>45</sup> De lidstaten zijn ertoe gehouden er zorg voor te dragen dat de door de exploitanten ingediende verslagen geverifieerd worden.<sup>46</sup> Bij de beoordeling hiervan krijgt de verificateur toegang tot alle bedrijfsterreinen en tot alle informatie in verband met het onderwerp van de verificatie.<sup>47</sup> De strikte verificatieprocedure heeft tot doel misbruik tot een minimum te herleiden.

---

<sup>41</sup> Artikel 11*bis* Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG en Overweging 3 Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>42</sup> Swiss National Centre of Competence in Research, *Linking the EU Emissions Trading Scheme to JI, CDM and Post-2012 International Offsets – A legal Analysis and Critique of the EU ETS and the Proposals for its Third Trading Period*, Berne, NCCR, 2008, 29.

<sup>43</sup> Europese Commissie (2005), *Verdere richtsnoeren betreffende de toewijzingsplannen voor de handelsperiode 2008-2012 van het Europese systeem van verhandelbare emissierechten*, COM(2005) 703, 22 december 2005.

<sup>44</sup> Overweging 2, Richtlijn 2010/75/EU van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging), *Pb.L.*, 17 december 2010, afl. 334/17. Hierna: Richtlijn 2010/75/EG.

<sup>45</sup> Artikel 14, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG en Overweging 26, Richtlijn 2010/75/EU.

<sup>46</sup> Artikel 15, eerste lid, Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>47</sup> Bijlage V, vijfde lid, Richtlijn 2003/87/EG.



## 4.2. Gebreken

Uit de voorafgaande handelsfases is gebleken dat de algemene werking van het EU ETS in een aantal opzichten kan worden verbeterd.<sup>48</sup>

Een eerste gebrek is de volatiliteit van de koolstofprijs. De meerwaarde van het EU ETS tot de reductie van emissies is meermaals in vraag gesteld na de ineenstorting van de koolstofprijs.<sup>49</sup> Ondernemingen worden immers onvoldoende geprikkeld om te investeren in koolstof luwe technologieën omdat de prijs op de emissiemarkt sterk is gedaald.<sup>50</sup>

Onderstaande figuur toont de prijsevolutie tijdens de tweede handelsfase. Na het bereiken van een piek van 30 euro in juli 2008, daalt de prijs per emissierecht tot 8 euro in 2009. In de nasleep van de financiële crisis en de daaropvolgende economische crisis is de industriële activiteit en dus ook de vraag naar emissierechten afgenomen.<sup>51</sup> Na een kort herstel in april 2009 stabiliseert de prijs rond 15 euro tot juni 2011. Vanaf dan komt de prijs in een neerwaartse spiraal door de opnieuw aangewakkerde economische crisis. Aan het eind van 2012 bereikt het een dieptepunt van 6 euro per emissierecht. Dit toont aan dat het EU ETS niet efficiënt is bij een schok langs de vraagzijde.



**Figuur 2. Prijsevolutie emissierechten in EUR/ton CO<sub>2</sub>, 2008-2013<sup>52</sup>**

Niet enkel de vraag, maar ook de aanbodzijde heeft een impact op de koolstofprijs. Hoewel het EU ETS gekarakteriseerd wordt door een absoluut emissieplafond, is het aanbod emissierechten uit balans geraakt. Aan het einde van de tweede handelsfase kampt het systeem met een overschot van 2 miljard emissierechten.<sup>53</sup>

<sup>48</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>49</sup> L. TOP, "Wijzigingen van de EU-richtlijn inzake emissiehandel", *M.E.R.* 2008, 3, 206.

<sup>50</sup> S. CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 2420.

<sup>51</sup> S. CRAMPSE, EU sets its carbon sights higher, *Utility Week* 2012, 10.

<sup>52</sup> B.J. LUTZ, U. PIGORSCH EN W. ROTFUSS, Nonlinearity in cap-and-trade systems: The EUA price and its fundamentals, *Energy Economics* 2013, 40, 224.

<sup>53</sup> Europese Commissie (2013), *Emissiehandel: emissies dalen verder in 2012, maar overschot aan emissierechten groeit*, IP/13/437, 16 mei 2013.

Het structureel surplus is deels te wijten door het gebruik toe te staan van internationale kredieten, gegenereerd door CDM/JI-projecten, toe te staan.<sup>54</sup> Dit zorgt voor een aanzienlijke toename in het aanbod van emissierechten.<sup>55</sup> Sommige auteurs argumenteren dat het overaanbod daarenboven deels te wijten is aan de onder-ambiteuze emissiereductiedoelstelling van 20% tegen 2020 ten opzichte van het jaar 1990.<sup>56</sup> Zij zijn van mening dat een verhoging van de doelstelling tot 30% noodzakelijk is om de prijs terug te doen stijgen.

Verder wordt de buitensporige kosteloze toewijzing van emissierechten tijdens de eerste twee handelsfasen gezien als een ernstige beperking.<sup>57</sup> Deze allocatiemethode heeft er immers toe geleid dat een aantal ondernemingen, waaronder vooral staalbedrijven, een hoeveelheid emissierechten zijn toebedeeld waarmee de uitstoot van de komende acht jaar mee gedekt kan worden.<sup>58</sup> Deze bedrijven missen bijgevolg elke prikkel om te investeren in milieuvriendelijke productieprocessen, vermits dit voor hen geen enkel financieel voordeel oplevert. Daarenboven kunnen zij het teveel aan (gratis) toegewezen emissierechten verkopen aan ondernemingen met een tekort om er zodoende winst op te maken. Dergelijk systeem hypothekeert de toegang van nieuwe marktdeelnemers in de sectoren waarin dergelijke praktijken plaatsvinden.<sup>59</sup>

Een tweede gebrek dat zich manifesteert aan het einde van de tweede handelsfase is de precare concurrentiële positie van de installaties die onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen.<sup>60</sup> Met betrekking tot de onderlinge verhouding van Europese ondernemingen kan gesteld worden dat het geografisch toepassingsgebied geharmoniseerd is. Alle 28 lidstaten zijn immers onderworpen aan het EU ETS.<sup>61</sup> Daarenboven nemen ook IJsland, Lichtenstein en Noorwegen sinds 2007 deel aan het Europese emissiehandelsstelsel.<sup>62</sup> Ondanks het uitgebreid geografisch toepassingsgebied, kent het EU ETS evenwel slechts een beperkt sectoraal toepassingsgebied. In de initiële emissiehandelrichtlijn is immers enkel de energie-intensieve industrie opgenomen.<sup>63</sup> De gedifferentieerde sectorale behandeling van Europese ondernemingen heeft tot gevolg dat de sectoren die onder het toepassingsgebied vallen een concurrentieel nadeel hebben ten opzichte van sectoren die niet onder het toepassingsgebied liggen.

Ook in de verhouding tussen Europese ondernemingen die onder het toepassingsgebied vallen en ondernemingen uit derde landen, bestaat er een concurrentieel nadeel voor Europese installaties. Dergelijk nadeel verhoogt het risico op koolstoflekkage. Koolstoflekkage doet zich immers voor wanneer de productie van een bepaalde industrie zich verplaatst naar landen waar het EU ETS niet

---

<sup>54</sup> Artikel 11bis Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG en Overweging 3 Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>55</sup> A. VASA en K. NEUHOFF, *The Role of CDM Post-2012*, *Climate Policy Initiative* 2011, 9.

<sup>56</sup> S. CRAMPSIE, *EU sets its carbon sights higher*, *Utility Week* 2012, 10.

<sup>57</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>58</sup> D. BÖHLER, *The EU Emissions Trading Scheme – Fixing a Broken Promise*, *Environmental Law Review* juni 2013, 15, 95.

<sup>59</sup> D. BÖHLER, *The EU Emissions Trading Scheme – Fixing a Broken Promise*, *Environmental Law Review* juni 2013, 15, 96.

<sup>60</sup> CLO, S., "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2421.

<sup>61</sup> Artikel 33 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>62</sup> Artikel 3 Besluit van het gemengd Comité van de Europese Economische Ruimte van 26 oktober 2007 tot wijziging van bijlage XX (Milieu) bij de EER-overeenkomst, *Pb.L.* 10 april 2008, afl. 100, 92.

<sup>63</sup> Bijlage 1 Richtlijn 2003/87/EG.

van toepassing is, meer in het bijzonder naar landen met minder strikte milieu eisen.<sup>64</sup> Dit brengt een economisch verlies met zich mee voor de EU en leidt tot een toename van emissies in derde landen.

Het EU ETS kan slechts functioneren als een volwaardig marktgebaseerd instrument, wanneer vraag en aanbod elkaar vinden op een vrijgemaakte markt. Het gratis toedelen van emissierechten en het onbeperkt toelaten van internationale kredieten creëert een artificiële lage prijs dewelke geen weerspiegeling is van de reële milieukost.<sup>65</sup>

In deze context en teneinde de zekerheid en voorspelbaarheid van de regeling voor de handel in emissierechten te versterken, heeft de Commissie een voorstel tot wijziging van de initiële emissiehandelrichtlijn gedaan. De wijzigingsrichtlijn heeft de ambitie om van het EU ETS een emissiehandelsysteem te maken waarmee toekomstgerichte en koolstofarme investeringen op passende wijze worden gestimuleerd.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> S. CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 2421

<sup>65</sup> D. BÖHLER, The EU Emissions Trading Scheme – Fixing a Broken Promise, *Environmental Law Review* 2013, 103.

<sup>66</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

## **5. Wijzigingsrichtlijn**

In het licht van de opgedane ervaring ambieert de wijzigingsrichtlijn de kinderziektes waarmee het EU ETS kampt aan het einde van de tweede handelsfase, te verhelpen. Het heeft tot doel een wetgevend speelveld te creëren, waarbij het EU ETS ten volle wordt benut.<sup>67</sup>

De omzetting van de wijzigingsrichtlijn wordt ondersteund door verschillende richtsnoeren die de lidstaten en hun bevoegde autoriteiten moeten helpen bij een gecoördineerde implementatie van de richtlijn binnen de EU, om zo een geharmoniseerd systeem te creëren.<sup>68</sup>

In wat hierna volgt is onderzocht of de harmoniserende maatregelen van de wijzigingsrichtlijn de juiste stimulans biedt voor investeringen met geringe CO<sub>2</sub>-uitstoot door een duidelijk en niet-vertekend koolstofprijssignaal te geven voor de lange termijn.<sup>69</sup> De doorgevoerde wijzigingen komen systematisch aan bod, en wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de impact die het heeft op de reeds bestaande gebreken. De maatregelen kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën.

Eenzijds zijn er maatregelen dewelke het stabiliseren van de prijs op de koolstofmarkt beogen. Op korte termijn wil de Commissie eenzijdig ingrijpen op het aanbod van emissierechten om prijsschokken op te vangen. Met het oog op een stabiele prijs op lange termijn introduceert de wijzigingsrichtlijn een absoluut Europees emissieplafond. Ook wordt het gebruik van internationale kredieten beperkt.

Anderzijds beoogt de wijzigingsrichtlijn de concurrentiële positie van Europese ondernemingen te versterken. Emissierechten worden vanaf de derde handelsfase niet langer gratis toebedeeld, maar worden geleidelijk aan geveild. Een andere maatregel om het concurrentieel nadeel te beperken, is een uitbreiding van het toepassingsgebied. Verder wordt ook fraude aangepakt door de rapportage en verificatie verplichting te verstrengen en transparanter te maken. Ook worden kleine installaties uit het toepassingsgebied van het EU ETS gehaald, vermits de milieukost voor hen groter is omdat hun vaste kosten hoger liggen. Tot slot is er een Europees register ingevoerd, hetgeen een verregaande harmonisatie beoogt om een toekomstige koppeling van het EU ETS aan andere emissiehandelsystemen te vergemakkelijken.

---

<sup>67</sup> E. BROUWERS, "ETS in het veld. De praktische implicaties van de Europese emissierechtenhandel", *M.E.R.* 2012, 1, 69.

<sup>68</sup> Zie bijvoorbeeld negen richtsnoeren gepubliceerd met het oog op een geharmoniseerde implementatie van de nieuwe toewijzingsmethoden in het kader van fase III die zijn vastgesteld in het Besluit van de Commissie van 27 april 2011 tot vaststelling van een voor de hele Unie geldende overgangsregeling voor de geharmoniseerde kosteloze toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 10*bis* van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (2011/278/EU).

<sup>69</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

## **5.1. Maatregelen ter stabilisering van de prijs**

Aan het einde van 2011 is er reeds een surplus van emissierechten ten belope van 950 miljoen. De snelle groei wordt evenwel pas echt duidelijk aan het begin van 2013, wanneer het EU ETS kampt met een overschot van 2 miljard emissierechten.<sup>70</sup> Zonder ingrijpen wordt de derde handelsfase bedreigd door het overaanbod dat exponentieel toeneemt, wat een lage prijs tot gevolg heeft dewelke exploitanten niet aanzet om te investeren in milieuvriendelijke technologieën. Het is duidelijk dat maatregelen ter stabilisering van de prijs noodzakelijk zijn als het EU ETS een goed functionerende koolstofmarkt wil creëren, dewelke als voorbeeld gebruikt kan worden voor andere emissiehandelssystemen.

Op korte termijn stelt de Commissie een aanpassing van de Veilingverordening voor, waardoor het eenzijdig het tijdstip van de veilingen kan wijzigen. Andere maatregelen die moeten bijdragen tot een evenwichtige en stabiele marktprijs, zijn de introductie van een absoluut emissieplafond en beperkingen op het gebruik van internationale kredieten. Deze laatste maatregelen vereisen evenwel een structurele aanpassing van de emissiehandelrichtlijn.

### **5.1.1. Korte termijn: back-loading**

De combinatie van het toegenomen aanbod en de afgenomen vraag hebben een steeds grotere nadelige invloed op de ordelijke werking van de Europese koolstofmarkt in de overgang naar fase drie. In het licht van deze uitzonderlijke omstandigheden is de Veilingsverordening aangepast, waardoor het mogelijk wordt het tijdstip van de veiling van 900 miljoen emissierechten uit te stellen tot 2019-2020.<sup>71</sup> De herziening van het tijdschema van de veilingen heeft geen invloed op de hoeveelheid emissierechten die jaarlijks kosteloos worden toegewezen, noch op de totale hoeveelheid emissierechten.<sup>72</sup>

De effectenbeoordeling bevestigt dat het uitstellen van de veilingen het marktevenwicht kan herstellen door een eenzijdig ingrijpen op de aanbodzijde.<sup>73</sup> Het schorsen van veilingen verlaagt zo de prijsvolatiliteit zonder een significante impact te hebben op de mededinging. De positieve impact van een unilateraal opreden van de Commissie moet evenwel genuanceerd worden, vermits het afbreuk doet aan de rechtszekerheid. Exploitanten zijn immers minder geneigd langetermijnsinvesteringen te doen omdat een sporadisch ingrijpen door de Commissie afbreuk doet aan de voorspelbaarheid van de emissiehandelmarkt.

---

<sup>70</sup> Europese Commissie (2013), *Emissiehandel: emissies dalen verder in 2012, maar overschot aan emissierechten groeit*, IP/13/437, 16 mei 2013.

<sup>71</sup> Verordening 176/2014 tot wijziging van Verordening 1031/2010/EU met name met het oog op de vaststelling van de hoeveelheden in 2013-2020 te veilen broeikasgasemissierechten, *Pb.L.* 26 februari 2014, afl. 56, 11. Hierna: Verordening 176/2014.

<sup>72</sup> Overweging 4 Verordening 176/2014 tot wijziging van Verordening 1031/2010/EU met name met het oog op de vaststelling van de hoeveelheden in 2013-2020 te veilen broeikasgasemissierechten, *Pb.L.* 26 februari 2014, afl. 56, 11.

<sup>73</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie, Impact assessment accompanying the document amending Regulation (EU) 1031/2010 in particular to determine the volumes of greenhouse gas emission allowances to be auctioned in 2013-2020, publicatiedatum niet bekend.

### **5.1.2. Lange termijn: Europees emissieplafond en beperking internationale kredieten**

Met het oog op het stabiliseren van de prijsvolatiliteit heeft de wijzigingsrichtlijn voorzien in twee maatregelen dewelke moeten bijdragen aan een sterk koolstofprijssignaal op lange termijn.

Een eerste maatregel heeft betrekking op het absoluut emissieplafond. Tijdens de eerste twee handelsfasen van het EU ETS dient iedere lidstaat een individueel NAP ter goedkeuring aan de Europese Commissie voor te leggen.<sup>74</sup> Het emissieplafond van iedere lidstaat moet daarbij in overeenstemming zijn met haar verbintenissen in het kader van het Kyoto Protocol.<sup>75</sup> Het doel van de oorspronkelijke emissiehandelrichtlijn is immers gericht op het voldoen aan de verplichtingen opgelegd in dit Protocol.

Met het oog op de afloop van het initiële Kyoto Protocol in 2012, heeft de EU haar eigen klimaatdoelstellingen geïntroduceerd in het EPK. Aangezien de lidstaten post-Kyoto niet langer afzonderlijke milieudoelstellingen, maar wel een gemeenschappelijk doel nastreven, is het niet langer opportuun om in NAP's te voorzien, maar is er gekozen voor een Europees emissieplafond.<sup>76</sup>

Vanaf de derde handelsfase wordt de hoeveelheid emissierechten voor de hele Gemeenschap dan ook op lineaire wijze verlaagd om ervoor te zorgen dat de regeling voor de handel in emissierechten in de loop der tijd een geleidelijke en voorspelbare emissiebeperking oplevert.<sup>77</sup> De jaarlijkse verlaging van de emissierechten dient gelijk te zijn aan 1,74% van de emissierechten die krachtens de beschikkingen van de Commissie inzake de NAP's van de lidstaten voor de periode van 2008-2012 door de lidstaten worden verleend.<sup>78</sup>

Als startpunt wordt de gemiddelde jaarlijkse totale hoeveelheid emissierechten van de lidstaten in fase twee gebruikt. Concreet betekent dit dat het emissieplafond is vastgelegd op 2.039.152.882 emissierechten in 2013 en in de daaropvolgende jaren telkens afneemt met de lineaire factor van 1,74%.<sup>79</sup>

Het gevolg van dergelijke lineaire reductie is dat toegekende emissierechten tegen 2020 21% lager liggen dan hun emissieniveau van 2005, hetgeen volledig in lijn is met de 2020-doelstelling.<sup>80</sup>

Zoals onderstaande figuur aantoont, zal de uitstoot tegen 2050 71% lager liggen dan het emissieniveau in 2005. Het toont ook duidelijk dat een Europees emissieplafond, hetwelk lineair afneemt, een efficiëntere methode is om emissie te reduceren dan het plafond dat in de eerste twee handelsfasen gehanteerd werd.

---

<sup>74</sup> Artikel 9, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>75</sup> Bijlage III Richtlijn 2003/87/EG.

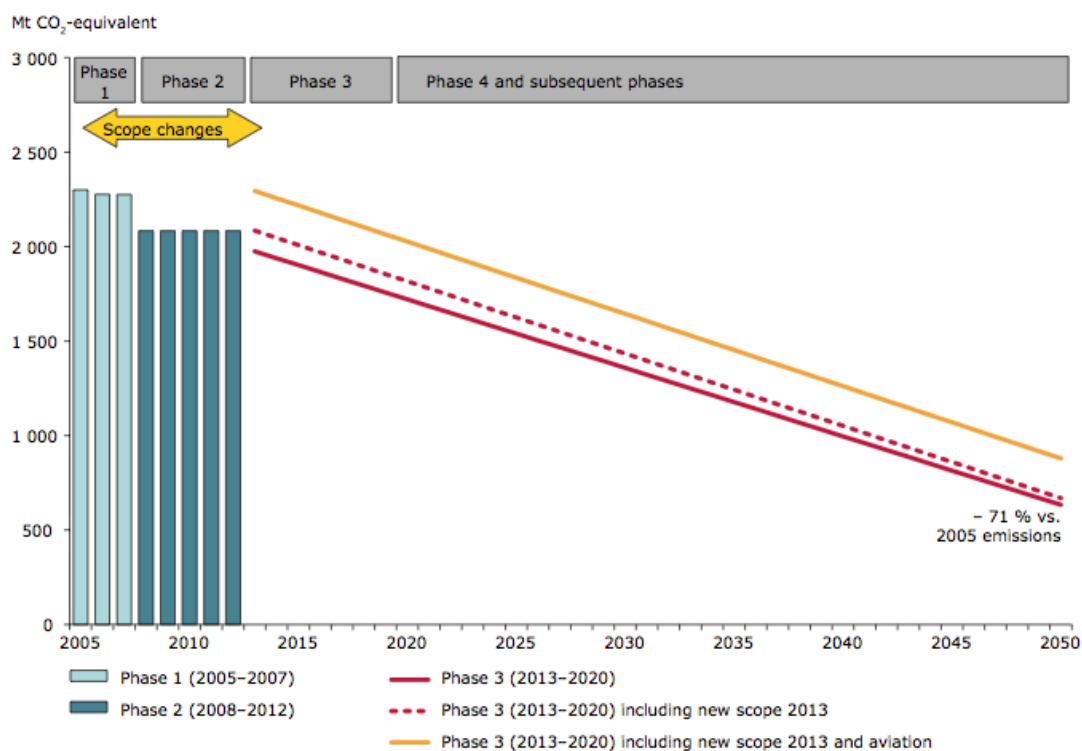
<sup>76</sup> Artikel 1, 9), Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>77</sup> Overweging 13 Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>78</sup> Artikel 9 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>79</sup> Europese Commissie, COM(2010) 7180.

<sup>80</sup> Overweging 14 Richtlijn 2009/29/EG.



**Figuur 3: Europees Milieuagentschap, 2013b.**

Een uitzondering op het principe van de lineaire afname van emissierechten is voorzien voor de luchtvaartsector. De totale hoeveelheid toe te wijzen emissierechten aan vliegtuigexploitanten is gelijk aan 95% van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in die periode.<sup>81</sup> Concreet betekent dit dat er 208.502.526 emissierechten in de luchtvaartsector worden toebedeeld voor elk jaar van fase drie.<sup>82</sup>

Een Europees emissieplafond heeft als voordeel dat het de transparantie en de voorspelbaarheid van het EU ETS vergroot, hetgeen nodig is om ondernemingen aan te zetten langetermijninvesteringen te doen.<sup>83</sup> Door de introductie van een geharmoniseerd emissieplafond wordt immers een duidelijk signaal gegeven aan investeerders.

De positieve impact moet evenwel genuanceerd worden indien er geen beperking komt op het gebruik van internationale kredieten uit CDM/JI-projecten. Het toestaan van dergelijke kredieten leidt immers tot een toename van het aantal emissierechten, hetwelk de koolstofprijs van emissierechten doet dalen.<sup>84</sup>

<sup>81</sup> Artikel 3<sup>quater</sup>, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>82</sup> Europese Commissie (2011), *Besluit betreffende de hoeveelheid emissierechten voor de hele EU, als bedoeld in artikel 3 sexies, lid 3, onder a) tot en met d), van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap*, Besluit 2011/389/EU, 30 juni 2011.

<sup>83</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>84</sup> S. CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2420.

Om dit probleem te vermijden voorziet de wijzigingsrichtlijn in een tweede maatregel ter stabilisering van de prijsvolatiliteit, met name het beperken van het gebruik van internationale kredieten.

Tijdens de eerste handelsperiode heeft Richtlijn 2004/101/EG het EU ETS gekoppeld aan de Kyoto-projectgebonden mechanismen. De zogenaamde koppelingsrichtlijn biedt de mogelijkheid om emissiekredieten te gebruiken die zijn gegenereerd door flexibele mechanisme van het Kyoto Protocol om zodoende aan de emissiereductieverplichtingen van het EU ETS te voldoen.<sup>85</sup> De koppelingsrichtlijn stelt geen beperkingen op de import van dergelijke kredieten naar het EU ETS, maar vereist enkel dat lidstaten in hun NAP's het gebruik van de kredieten beperken tot een percentage van de aan iedere installatie toegewezen hoeveelheid.<sup>86</sup>

Dankzij dergelijke koppeling ontstaat er een grotere diversiteit van goedkope opties om aan de verplichtingen van het EU ETS te voldoen. Hierdoor worden de totale kosten voor de nakoming van het Kyoto Protocol verminderd en de liquiditeit van de markt voor broeikasgasemissierechten in de EU verbeterd.<sup>87</sup> Door het stimuleren van de vraag naar JI-kredieten investeren bedrijven in de EU in de ontwikkeling en overdracht van geavanceerde milieuvriendelijke technologie en knowhow. De vraag naar CDM-kredieten wordt eveneens gestimuleerd en ontwikkelingslanden die als gastland van CDM-projecten fungeren worden bijgestaan in het verwezenlijken van hun doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling.

In ruil voor de investering in JI- en CDM-projecten krijgen investeerders respectievelijk gecertificeerde emissiereducties (CER's) en emissiereductie-eenheden (ERU's). Voor nucleaire installaties, verandering in het landgebruik en bosbouwactiviteiten is evenwel een uitzondering voorzien.<sup>88</sup> Dit betekent dat projecten dewelke gerelateerd zijn met deze activiteiten, geen CER's of ERU's kunnen verwerven.

Het gebruik van de kredieten geschiedt door de uitgifte en onmiddellijke inlevering van één emissierecht in ruil voor één CER of ERU.<sup>89</sup>

De discretionaire bevoegdheid van de lidstaten inzake de toekenning van CER's en ERU's in de eerste handelsfase heeft geleid tot het toekennen van enorme hoeveelheden kredieten door de lidstaten aan ondernemingen die actief zijn op hun respectievelijk grondgebied, terwijl alle individuele lidstaten nochtans gebaat zijn bij emissiereducties. Het ontstaan van dergelijk gevangenendilemma in combinatie met de vrees voor een ineenstorting van de prijs op de markt van broeikasgasemissies door een overaanbod, heeft de Commissie ertoe aangezet het gebruik

---

<sup>85</sup> Artikel 11*bis* Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>86</sup> Criterium 12 van Bijlage III van Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>87</sup> Overweging 3 Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>88</sup> Artikel 11*bis*, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG en Overweging 5 Richtlijn 2004/101/EG.

<sup>89</sup> Artikel 11*bis*, eerste lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2004/101/EG en Overweging 5 Richtlijn 2004/101/EG.



van kredieten te beperken.<sup>90</sup> Bijgevolg is de totale hoeveelheid JI/CDM-emissiekredieten die ingezet kunnen worden om te voldoen aan de EU ETS-verplichtingen vanaf de tweedehandelsperiode kwantitatief beperkt.<sup>91</sup>

In de derde handelsfase wordt het gebruik van kredieten die gegenereerd zijn uit CDM-projecten geharmoniseerd teneinde de voorspelbaarheid te vergroten.<sup>92</sup>

Internationale kredieten kunnen niet langer rechtstreeks ingeleverd worden maar dienen omgeruild te worden voor Europese emissierechten, die op hun beurt gebruikt kunnen worden voor inlevering.<sup>93</sup> Het omruilen van CDM-projectgebonden kredieten is evenwel onderworpen aan kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen.

Wat de kwantitatieve beperking betreft wordt het maximaal aantal internationale kredieten dewelke een installatie mag gebruiken, vastgelegd voor de gecombineerde periode van de tweede en de derde handelsfase.<sup>94</sup> Concreet betekent dit dat de reeds ingeleverde kredieten in de tweede handelsfase afgetrokken worden van dit maximum, om het resterend kredietrecht voor de derde handelsperiode te bekomen. In de derde handelsperiode is het gebruik van CDM-kredieten bijgevolg toegestaan tot het restant van het niveau dat tijdens de tweede handelsperiode was toegestaan. Aangezien de lidstaten in de tweede handelsfase uiteenlopende plafonds hebben, is de inzetbare hoeveelheid dan ook verschillend tussen lidstaten en tussen bedrijven onderling.<sup>95</sup>

Ook geldt er sedert de derde handelsfase een kwalitatieve beperking op het gebruik van JI/CDM-emissiekredieten. Zo is het gebruik van internationale kredieten uit projecten op het gebied van industriële gassen sinds 2013 beperkt omdat ze verantwoordelijk zijn voor een aantal milieuproblemen.<sup>96</sup> Verder geldt er een temporele voorwaarde. Internationale projecten die tot en met 31 december 2012 plaatsvonden, maar dewelke na 1 januari 2013 ingeleverd worden, zijn geldig en bruikbaar tot en met 31 maart 2015.<sup>97</sup>

Indien er in het kader van een mondiale overeenkomst de uitstoot drastischer wordt teruggeschroefd dan de EU emissiereductiedoelstellingen, dan zal het maximum aantal JI/CDM-emissiekredieten dewelke gebruikt kunnen worden, verhoogd worden met maximaal de helft van de extra-reductie-inspanning.<sup>98</sup> Er zal in dat geval enkel gebruik gemaakt kunnen worden van de

---

<sup>90</sup> J. DE SÉPUBUS, "Linking the EU Emission Trading Scheme to JI, CDM and post-2012 International Offsets", *NCCR* 2008, 2.

<sup>91</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>92</sup> Europese Commissie (2008), COM(2008) 16, 23 januari 2008.

<sup>93</sup> Artikel 11*bis*, tweede lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>94</sup> Artikel 1 Verordening 1123/2013/EG van 8 november 2013 tot vaststelling van rechten op het gebruik van internationale kredieten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb.L.* 9 november 2013, afl. 299, 32. Hierna: Verordening 1123/2013/EG.

<sup>95</sup> L. TOP, "Wijzigingen van de EU-richtlijn inzake emissiehandel", *M.E.R.* 2008, 3, 209.

<sup>96</sup> Artikel 1 en Overweging 6 Verordening 550/2011 van 7 juni 2011 tot vaststelling, overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, van beperkingen op het gebruik van internationale kredieten uit projecten op het gebied van industriële gassen, *Pb.L.* 8 juni 2011, afl. 149, 1. Hierna: Verordening 550/2011.

<sup>97</sup> Artikel 11*bis*, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>98</sup> Artikel 11*bis*, achtste lid, §5, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

kredieten die afkomstig zijn uit projecten in derde landen die de internationale overeenkomst ratificeren, of projecten die de Commissie goedgekeurd.

## **5.2. Versterking concurrentiële positie**

Als het EU ETS een effectief economische handelsmarkt wil zijn, hetwelk emissiereducties op kostenefficiënte wijze kan realiseren, dan moet het concurrentievervalsing vermijden. De toegepaste allocatiewijze in de eerste twee handelsfasen van het EU ETS hebben uitgewezen dat de emissiehandelrichtlijn een concurrentievervalsing effect heeft. Om hieraan tegemoet te komen voorziet de emissiehandelrichtlijn in een verregaande harmonisering.

### **5.2.1. Veiling van vergunningen**

In de initiële emissiehandelrichtlijn is het gratis toedelen van emissierechten de standaard allocatiemethode.<sup>99</sup> Lidstaten bepalen in hun NAP's de hoeveelheid emissierechten die zij voor een welbepaalde periode toewijzen aan de exploitanten van installaties die onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen.<sup>100</sup> Deze allocatiewijze is evenwel bekritiseerd omwille van het gebrek aan geharmoniseerde regels. De niet-homogene allocatie heeft immers een negatieve impact op de mededinging in de interne markt.<sup>101</sup> Daarenboven kan de efficiëntie van dergelijke allocatiemethode in vraag gesteld worden, vermits het gratis toewijzen gelijkgesteld kan worden met het verlenen van een subsidie, hetgeen een artificiële koolstofprijs creëert.<sup>102</sup>

Sinds de inwerkingtreding van de derde handelsfase geschiedt de toewijzing van emissierechten door middel van veilingen.<sup>103</sup> Dit moet een einde maken aan de onverhoopte winsten dewelke vervuilende entiteiten maken omdat hen een grote hoeveelheid emissierechten werd toegekend in de verschillende NAP's, al dan niet dankzij het nodige lobbywerk.<sup>104</sup> Het veilen van emissierechten als uitgangspunt voor de toewijzing is daarenboven het eenvoudigste en, naar algemeen inzicht, ook het economisch efficiëntste toewijzingsmechanisme aangezien de allocatie op een geharmoniseerde wijze plaatsvindt.<sup>105</sup> Ook voor nieuwe ondernemingen is dit een economisch efficiënte opportuniteit aangezien zij de mogelijkheid hebben om zelf emissierechten aan te kopen en derhalve niet moeten wachten op de volgende toewijzingsronde door een lidstaat. Daarenboven is 5% van de totale hoeveelheid emissierechten voor de periode 2013 tot 2020 gereserveerd voor

---

<sup>99</sup> Artikel 10 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>100</sup> Artikel 9 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>101</sup> S., CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2420.

<sup>102</sup> S., CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2421.

<sup>103</sup> Artikel 10.1 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>104</sup> M. GRUBB, *Emissions Trading and Competitiveness: Allocations, Incentives and Industrial Competitiveness under the EU Emission Trading Scheme*, Earthscan, London, 2006, 63.

<sup>105</sup> Overweging 15 Richtlijn 2009/29/EG.

de zogenaamde 'nieuwkomers'.<sup>106</sup> Emissierechten in deze communautaire reserve die tijdens de derde handelsfase niet worden toegewezen aan nieuwkomers worden door de lidstaten geveild.<sup>107</sup>

Van de totale hoeveelheid emissierechten die worden geveild, wordt 88% verdeeld onder de lidstaten aan de hand van hun aandeel in de emissie van 2005 of, als dit meer is, het gemiddelde van de eerste handelsfase.<sup>108</sup> Verder wordt 10% van de totale hoeveelheid emissierechten verdeeld op basis van het solidariteitsprincipe. Lidstaten met een laag inkomen per hoofd van de bevolking in 2005, maar met hoge groeivoorzichten kunnen rekenen op een hoger aandeel. De overige 2% van de totale hoeveelheid emissierechten die worden geveild, worden verdeeld onder de lidstaten waarvan de broeikasgasemissies in 2005 minimum 20% lager liggen dan hun emissies op het niveau van het basisjaar die voor hen gold op grond van het Kyoto Protocol.<sup>109</sup>

De veilingen vinden plaats op nationaal niveau en de lidstaten zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het goede verloop van het veilingsproces.<sup>110</sup> Om te zorgen voor een ordelijk functioneren voorziet verordening 1031/2010 in duidelijke en objectieve beginselen.<sup>111</sup> De verordening stelt dat het proces voorspelbaar moet zijn, met name met betrekking tot het tijdstip en de opeenvolging van veilingen en de geraamde hoeveelheden emissierechten die aangeboden worden.<sup>112</sup>

Iedere lidstaat wijst in principe een veiler aan<sup>113</sup>, maar de aanwijzing van een veilingplatform kan ook via een gezamenlijke actie geschieden.<sup>114</sup> Een gemeenschappelijke veilinginfrastructuur geniet de voorkeur van de meeste lidstaten vermits deze aanpak verstoringen van de interne markt vermijdt. Dergelijke aanpak zorgt voor de grootst mogelijke economische efficiëntie en maakt het mogelijk om emissierechten via veilingen toe te wijzen onder volledig geharmoniseerde voorwaarden.<sup>115</sup> Daarenboven worden buitensporige administratieve lasten die onvermijdelijk gepaard gaan met het gebruik van meervoudige veilinginfrastructuren vermeden.<sup>116</sup> Het European Energy Exchange (hierna: EEX) is in 2012 aangeduid als gemeenschappelijk veilingplatform voor een periode van drie jaar.<sup>117</sup>

Desalniettemin voorziet de verordening de lidstaten te mogelijkheid om af te zien van de deelname aan het gemeenschappelijk veilingplatform en in plaats daarvan hun eigen veilingplatform aan te

---

<sup>106</sup> Zie artikel 3, h), Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/EG voor de definitie van 'nieuwkomer'.

<sup>107</sup> Artikel 10bis, zevende lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG en Overweging 23 Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>108</sup> Artikel 10, tweede lid, a), Richtlijn 2002/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>109</sup> Artikel 10, tweede lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>110</sup> Artikel 10.1 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>111</sup> Verordening 1031/2010/EG.

<sup>112</sup> Artikel 10, vierde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>113</sup> Artikel 22 Verordening 1031/2010/EG.

<sup>114</sup> Artikel 26 Verordening 1031/2010/EG.

<sup>115</sup> Overweging 6 Verordening 1031/2010/EG.

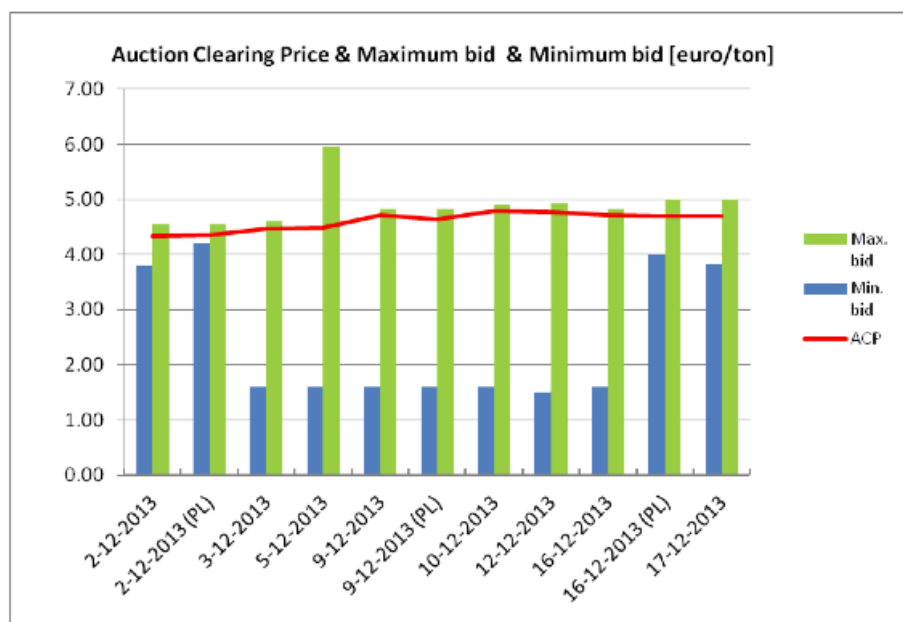
<sup>116</sup> Overweging 7 Verordening 1031/2010/EG.

<sup>117</sup> Europese Commissie (2012), *B-Brussels: contract for the joint procurement of a transitional common auction platform*, Service Contract, 2012/S 173-285290, 8 september 2012.

wijzen.<sup>118</sup> Duitsland, Polen en het Verenigd Koninkrijk hebben gebruik gemaakt van dergelijk “opt-out”-veilingplatform.<sup>119</sup>

Wat de participatie aan de veilingen betreft, wordt het recht om toegang te vragen verleend aan gemakkelijk identificeerbare, welomschreven categorieën deelnemers, met name de onder het handelssysteem voor emissierechten vallende exploitanten van stationaire installaties en vliegtuigexploitanten alsook gereguleerde financiële entiteiten zoals beleggingsondernemingen en kredietinstellingen.<sup>120</sup>

De prijs van een emissierecht wordt vastgesteld zodra het biedingsinterval is gesloten, door de hoeveelheden emissierechten waarvoor een bieding is uitgebracht op te tellen, beginnend bij de hoogste biedprijs. De biedprijs van de bieding waarbij de gecumuleerde hoeveelheid waarvoor is geboden, de hoeveelheid gevilde emissierechten evenaart of overtreft, wordt de toewijzingsprijs.<sup>121</sup> Uit onderstaande figuur blijkt dat de toewijzingsprijs die betaald is op het desbetreffende veilingplatform schommelt tussen 4,33 en 4,80 euro per ton emissierecht. Tijdens de veilingen in 2013 op het EEX-platform is er een lichte stijging in vergelijking met vorige handelsperiodes.



**Figuur 4. Europese Commissie, Overzicht van de maximum-, minimum- en toewijzingsprijs op het EEX veilingplatform in 2013, 10<sup>e</sup> rapport, december 2013.**

De opbrengsten van de veiling van emissierechten gaan integraal naar de lidstaten, op voorwaarde dat ten minste 50% gebruikt wordt voor de beperking van de emissie van broeikasgassen of voor

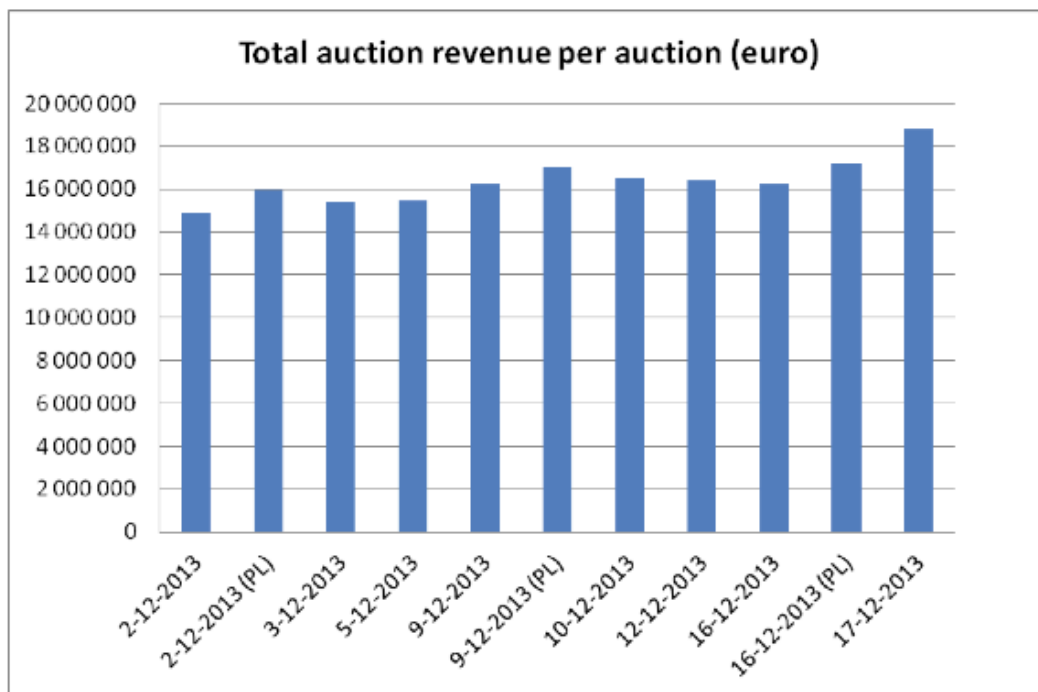
<sup>118</sup> Overweging 8 Verordening 1031/2010/EG.

<sup>119</sup> Bijlage Verordening 1031/2010/EG zoals gewijzigd door Verordening 1143/2013/EG.

<sup>120</sup> Artikel 18 en Overweging 22 Verordening 1031/2010/EG.

<sup>121</sup> Artikel 7 Verordening 1031/2010/EG.

andere milieugerelateerde projecten zoals onderzoek en ontwikkeling.<sup>122</sup> Ondanks de relatief lage prijs per ton emissierechten, bedraagt de totale opbrengst van de elf veilingen die in 2013 plaatsvonden op het gemeenschappelijk veilingplatform 180.068.050 euro.<sup>123</sup> Figuur 3 geeft een overzicht van de opbrengst van elke afzonderlijke veiling.



**Figuur 5. Europese Commissie, overzicht van opbrengst per veiling in 2013 uitgedrukt in euro's, 10<sup>e</sup> rapport, december 2013.**

Het veilen van emissierechten als standaard allocatiemethode in de derde handelsfase verdient evenwel enige nuanciering. Er wordt immers een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën.<sup>124</sup>

Voor wat de eerste categorie betreft, hebben de eerste twee handelsfasen uitgewezen dat het gratis verlenen van rechten leidt tot zogenaamde 'windfall profits' in de energiesector.<sup>125</sup> Deze sector heeft enorme winsten gegenereerd omdat ze de ETS-kost konden rekenen naar de consument, terwijl de exploitanten de emissierechten nochtans gratis verkregen.<sup>126</sup> Vanaf de derde fase worden de emissierechten voor deze sector dan ook voor 100% geveild.<sup>127</sup> Het risico op koolstoflekage in de energiesector is toch beperkt omdat zij niet wordt blootgesteld aan

<sup>122</sup> Artikel 10, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>123</sup> European Energy Exchange, *Auctions by the transitional common auction platform, 10th Report*, Leipzig, EEX, 2013, 3.

<sup>124</sup> Merk op dat er voor de luchtvaart een gedifferentieerde allocatiemethode geldt.

<sup>125</sup> S., CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2421.

<sup>126</sup> *Ibid.*

<sup>127</sup> Artikel 10bis, derde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

internationale mededinging. Elektriciteit kan immers maar in beperkte mate geëxporteerd worden.  
128

In de tweede categorie wordt een progressieve overgangsregeling gehanteerd waarbij er geleidelijk aan wordt overgegaan naar veiling als allocatiemethode voor energie-intensieve installaties. In 2013 wordt 80% van de emissierechten kosteloos toegewezen. In 2020 bedraagt dit nog 30% en in 2027 is er geen kosteloze toewijzing meer.<sup>129</sup>

De derde categorie bestaat uit sectoren dewelke een risico hebben op koolstoflekkage. Installaties in bedrijfstakken of deeltaken waar een significant risico bestaat op een weglekeffect krijgen tot en met 2020 emissierechten 100% kosteloos toegewezen.<sup>130</sup> Een strikte milieuregulering in deze sectoren heeft een verhoogd risico op economische verlies omdat de concurrentiekracht van exploitanten die onder het EU ETS vallen een hogere prijs hebben ten gevolge van de internalisering van de milieukost. Daarbij leidt koolstoflekkage tot een toename van de emissies in niet-EU landen, wat een ongunstig milieueffect heeft. Het risico in die sectoren wordt vastgesteld op basis van een benchmark.<sup>131</sup> Om concurrentievervalsing tot een minimum te beperken worden de benchmarks vastgesteld volgens geharmoniseerde regels.<sup>132</sup> De berekening gebeurt aan de hand van twee alternatieve benaderingen.

Volgens de geïntegreerde benadering wordt een bedrijfstak of deeltak geacht te zijn blootgesteld aan een significant weglekrisico indien: i) de som van de directe en indirecte extra kosten die het gevolg zijn van het EU ETS tot een aanzienlijke stijging van de productiekosten leidt, berekend als een deel, ten minste 5% van de bruto toegevoegde waarde, en; ii) de intensiteit van de handel met derde landen hoger is dan 10%.<sup>133</sup>

De afzonderlijke benadering stelt dat een bedrijfstak of deeltak ook geacht wordt te zijn blootgesteld aan een significant weglekrisico indien: i) de som van de directe en indirecte kosten die het gevolg zijn van de toepassing van het EU ETS tot een aanzienlijke stijging van de productiekosten zouden leiden, berekend als een deel, ten minste 30% van de bruto toegevoegde waarde, of; de intensiteit van de handel met derde landen hoger is dan 30%.<sup>134</sup>

Het hanteren van twee verschillende benaderingswijzen voor het vaststellen van een benchmark is het gevolg van een politiek compromis.<sup>135</sup> Het gevolg van de benchmark is dat een groot deel van de sectoren geacht wordt te zijn blootgesteld aan koolstoflekkage. Hierdoor dreigt de uitzondering de regel te worden en lijkt het er op dat gratis toewijzing van emissierechten in de praktijk ook de

---

<sup>128</sup> S., CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2423.

<sup>129</sup> Artikel 10*bis*, elfde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>130</sup> Artikel 10*bis*, twaalfde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>131</sup> Artikel 10*bis*, zesde lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>132</sup> Overweging 23 Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>133</sup> Artikel 10*bis*, vijftiende lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>134</sup> Artikel 10*bis*, zestiende lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>135</sup> S., CLO, "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2423.

standaard allocatiewijze zal blijven in de derde handelsfase, met uitzondering van de energiesector.

## **5.2.2. Aanpassing toepassingsgebied**

Uit de eerste twee handelsfases is gebleken dat een aanpassing van het toepassingsgebied van het EU ETS onontbeerlijk is om de concurrentiepositie van Europese installaties, dewelke onder het toepassingsgebied van de emissiehandelrichtlijn vallen, te versterken. De praktijk heeft uitgewezen dat het opnemen van kleine installaties in het EU ETS een disproportionele kost meebrengt voor exploitanten van dergelijke installaties. Installaties uit andere sectoren, die vaak meer vervuilend zijn dan kleine installaties uit ETS-sectoren, blijken daarentegen afwezig uit het initiële toepassingsgebied van het EU ETS. Als de EU wilt bijdragen tot een reële emissiereductie, dan is het niet gewenst dat de afgenomen emissies uit ETS-sectoren teniet gedaan worden door sectoren waar geen reductieverplichtingen bestaan. Deze verontrusting heeft de EU ertoe aangezet om emissiereducties te realiseren in alle sectoren, met een prioritaire belangstelling voor de transportsector.<sup>136</sup> Daarnaast is ook een horizontale uitbreiding van het EU ETS voorzien in de derde handelsfase door de koppeling aan het Australische emissiehandelsstelsel.

### **5.2.2.1. Uitsluiting kleine installaties**

Onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen een groot aantal installaties die slechts een gering hoeveelheid CO<sub>2</sub> uitstoten. Uit analyse blijkt dat 31% van de installaties een uitstoot hebben die lager is dan 10.000 ton CO<sub>2</sub>/jaar, terwijl het aandeel van deze groep 1% van de uitstoot van het Europese emissiehandelssysteem bedraagt. De grootste 11% van de installaties (vanaf 100.000 ton CO<sub>2</sub>/jaar) staat voor 85% van de uitstoot. Hieruit volgt dat het niet kostenefficiënt is om de kleine installaties te onderwerpen aan de emissiehandelrichtlijn. De transactiekost voor deze installaties is immers hoger dan de milieueffectiviteit, waardoor het niet efficiënt is om installaties te onderwerpen aan de emissiehandelrichtlijn.<sup>137</sup>

De wijzigingsrichtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om installaties, met een nominaal thermisch ingangsvermogen van minder dan 25 MW en met een gerapporteerde uitstoot van minder dan 10.000 ton CO<sub>2</sub>-equivalent, in elk van de drie jaren die voorafgaan aan het jaar van de aanvraag, uit het EU ETS te halen.<sup>138</sup> Vereist is evenwel dat dergelijke installaties onderworpen worden aan andere maatregelen waarmee een even grote bijdrage tot de uitstootvermindering wordt bereikt.<sup>139</sup>

Gelet op de hoge kosten van KMO's om te voldoen aan de EU ETS-voorschriften, kan de uitsluiting van kleine installaties toegejuicht worden. Het gebrek aan harmonisatie van de gevolgen van

---

<sup>136</sup> Europese Raad (2006), Conclusies van het voorzitterschap, OR 10633/1/06, 23 maart 2006.

<sup>137</sup> Ecofys, *Small installations within the EU Emissions Trading Scheme.*, Rapport in opdracht van het Directoraat Generaal voor milieu, Brussel, 2007, 14.

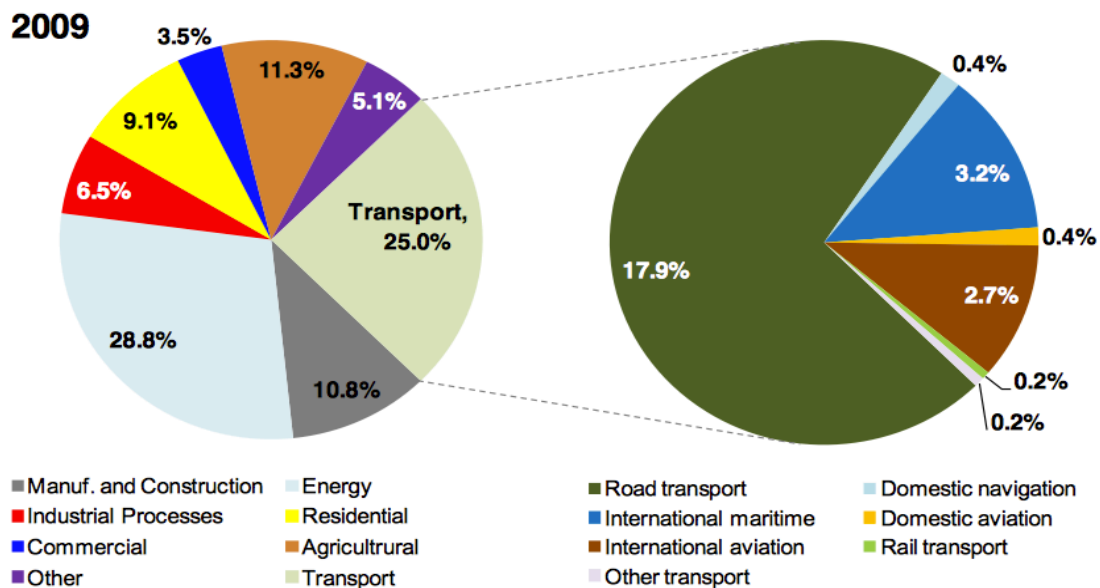
<sup>138</sup> Artikel 27 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>139</sup> L. TOP, "Wijzigingen van de EU-richtlijn inzake emissiehandel", *M.E.R.* 2008, 3, 209.

dergelijke uitsluiting werkt evenwel concurrentieverstorend vermits er geen juridisch speelveld is met betrekking tot de uitgesloten installaties. De lidstaten genieten immers een grote beleidsvrijheid in de totstandkoming van alternatieve emissiereductiemaatregelen voor de kleine installaties.

### 5.2.2.2. Luchtvaart

Een opvallende afwezigheid in het initiële toepassingsgebied van de emissiehandelrichtlijn, is de transportsector. Uit onderstaande figuur blijkt nochtans dat de transportsector reeds in 2009 verantwoordelijk was voor 25% van de totale uitstoot. Binnen de transportsector zijn wegtransport, luchtvaart en zeevaart de meest vervuilende activiteiten.



**Figuur 6: EU27 uitstoot per sector en vervoersmodaliteit, 2009, EEA.<sup>140</sup>**

Emissies uit het wegverkeer zijn over de periode 1990-2009 met 23% toegenomen.<sup>141</sup> Als doeltreffend optreden uitblijft, zal de uitstoot door het personenvervoer over de weg de komende jaren blijven toenemen, hetgeen de inspanningen van de EU ter vermindering van haar uitstoot van broeikasgassen in gevaar brengt. Een onevenredig deel van de inspanningen komt hierdoor voor rekening van andere sectoren, die gevoeliger zijn voor de internationale concurrentie dan binnenlandse activiteiten als het wegvervoer.<sup>142</sup>

Het wegverkeer valt niet binnen het toepassingsgebied van het EU ETS. De emissiehandelrichtlijn is immers gebaseerd op het beginsel van directe emissies.<sup>143</sup> Dit betekent dat ontvangers van emissierechten ook daadwerkelijk diegenen zijn die de vervuilende activiteiten verrichten. Toegepast op het wegvervoer, is het niet wenselijk dat individuele automobilisten afzonderlijk

<sup>140</sup> Beschikbaar op: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

<sup>141</sup> European Environment Agency (EEA) (2011), "Most carmakers must further improve carbon efficiency by 2015, persbericht, 20 december 2011, beschikbaar via: <http://www.eea.europa.eu/highlights/most-carmakers-must-further-improve>.

<sup>142</sup> Europese Commissie (2007), *Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen*, COM(2007) 19, 7 februari 2007.

<sup>143</sup> *Ibid.*



deelnemen aan de emissiehandel omdat dit een te grote administratieve kost met zich meebrengt. Om deze reden is er, voor wat het wegvervoer betreft, gekozen voor een indirecte benadering op het niveau van de autoconstructeur. Zo zijn, bijvoorbeeld, producenten van nieuwe personenauto's verplicht de uitstoot van deze wagens te beperken tot 130 g/km, door gebruik te maken van verbeterde en innoverende technologie.<sup>144</sup>

Ook het absenteïsme van de luchtvaartsector in het initiële toepassingsgebied van de emissiehandelrichtlijn dreigde de gerealiseerde emissiereducties te ondermijnen. Luchtvaartactiviteiten vertegenwoordigen 1,5% van het totale Europese BBP en de dertig grootste luchtvaartmaatschappijen alleen stellen meer dan 350.000 mensen te werk.<sup>145</sup> Dit maakt dat de luchtvaartsector een belangrijk onderdeel is van de Europese economie, maar dat het in verhouding ook bijdraagt tot vervuiling. Hoewel vliegtuigbrandstof de afgelopen 40 jaar meer dan 70% efficiënter is geworden, is de totale hoeveelheid verbruikte brandstof, als gevolg van de nog grotere groei van het luchtverkeer, toch toegenomen.<sup>146</sup> Het opleggen van een milieukost kan evenwel een bedreiging zijn voor de tewerkstelling, hetgeen een evenwicht vinden tussen de inspanningen die de sector moet leveren en het risico op economisch verlies, compliceert.

Twee typen marktgebaseerde instrumenten zijn daarom overwogen: emissieheffing en emissiehandel.<sup>147</sup> Instrumenten zoals een belasting op vliegtuigtickets of een vertrekbelasting zijn minder interessant omdat ze enkel een vraagbeperkend effect hebben.<sup>148</sup> Luchtvaartondernemingen worden hierdoor immers niet aangespoord om te investeren in milieuvriendelijke technologieën. Handel in emissierechten is efficiënter dan het invoeren van een belasting om de reductiedoelstellingen te halen, omdat de totale uitstoot vooraf bepaald is en de kost van een ton uitgestoten materiaal aan de markt wordt overgelaten. Om die reden is er voor gekozen om de luchtvaartsector op te nemen in het EU ETS.<sup>149</sup>

Vanaf 1 januari 2012 vallen alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein dat gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop de emissiehandelrichtlijn van toepassing is, onder het toepassingsgebied van het EU ETS.<sup>150</sup> Er dient evenwel opgemerkt te worden dat in de bijlage van Richtlijn 2008/101/EG een aantal uitzonderingen worden voorzien. Geconcludeerd kan worden dat enkel de commerciële luchtvaart binnen het toepassingsgebied van het EU ETS valt. De richtlijn sluit immers expliciet vluchten uit voor bijvoorbeeld het vervoer van

---

<sup>144</sup> Artikel 1 Verordening 443/2009 van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken, *Pb.L.* 5 juni 2009, afl. 140, 1.

<sup>145</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Developing the agenda for the Community's external aviation policy*, 11 maart 2005, SEC(2005) 336).

<sup>146</sup> Europese Commissie (2005), *Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen*, COM(2005) 459, 27 september 2005.

<sup>147</sup> Europese Commissie (2007), *Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen*, COM(2007) 19, 7 februari 2007.

<sup>148</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Impact assessment of the inclusion of aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community Commission Staff Working Document*, 20 december 2006, SEC(2006) 1684.

<sup>149</sup> Richtlijn 2008/101/EG van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, *Pb.L.*, 13 januari 2009, afl. 8, 3. Hierna: Richtlijn 2008/101/EG.

<sup>150</sup> Bijlage van Richtlijn 2008/101/EG

regeringsleiders, militaire vluchten, humanitaire en medische noodvluchten, vluchten met een wetenschappelijk of onderwijsverstrekend karakter.<sup>151</sup> Daarenboven kunnen vliegtuigexploitanten de toepassing van het EU ETS ontwijken door hun vliegroutes te wijzigen en de aankomst van langeafstandsvluchten te plannen op luchthavens net buiten de EU, zoals Zurich of Istanboel.<sup>152</sup>

Het EU ETS voorziet geen geharmoniseerde regels voor alle exploitanten die onder haar toepassingsgebied vallen. De emissiehandelrichtlijn maakt een onderscheid tussen vliegtuigexploitanten en exploitanten van vaste installaties uit andere ETS-sectoren.<sup>153</sup> Deze gedifferentieerde behandeling uit zich op twee vlakken.

Ten eerste is er een verschillend emissieplafond tussen beide categorieën. Het emissieplafond van de vaste installaties is berekend op basis van de totale hoeveelheden emissierechten die door de lidstaten overeenkomstig de tweede handelsperiode zijn verleend en neemt jaarlijks lineair af met 1,74%.<sup>154</sup> De totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart is daarentegen 95% van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.<sup>155</sup> De historische luchtvaartemissies zijn het rekenkundige gemiddelde van de jaarlijkse emissies in de kalenderjaren 2004, 2005 en 2006.<sup>156</sup> De achterliggende keuze voor deze jaren als referentie te gebruiken heeft te maken met de exponentiële groei van de luchtvaartsector. De sector is met 87% gegroeid tussen het Kyoto-referentiejaar 1990 en 2004.<sup>157</sup> Wanneer 1990 als referentiejaar gebruikt zou worden voor het berekenen van het aantal emissierechten voor de luchtvaart dan zouden er dus 87% minder emissierechten beschikbaar zijn. Het verschil in economische groei tussen de luchtvaart en andere sectoren rechtvaardigt bijgevolg de onderscheiden berekeningswijze. Het beperkt aanbod emissierechten zou de druk op de luchtvaartsector immers onnodig verhogen.<sup>158</sup>

Ten tweede is er ook een verschil in de allocatie van emissierechten tussen vaste installaties en vliegtuigexploitanten. Emissierechten voor vaste installaties worden in principe, behoudens enkele uitzonderingen, geveild.<sup>159</sup> De allocatie van emissierechten voor de luchtvaart is daarentegen opgedeeld in drie toewijzingscategorieën. Vooreerst wordt 15% van de emissierechten geveild.<sup>160</sup> Daarnaast is een bijzondere reserve opzijgezet van 3% van de totale toe te wijzen hoeveelheid emissierechten voor bepaalde vliegtuigexploitanten.<sup>161</sup> Zowel nieuwe vliegtuigexploitanten<sup>162</sup> als vliegtuigexploitanten die meer dan 18% per jaar groeien<sup>163</sup> kunnen een aanspraak doen gelden op de bijzondere reserve. De overige 82% van de totale emissierechten in de luchtvaartsector worden gratis toebedeeld op basis van een benchmark, gemeten aan de hand van het aantal passagiers,

<sup>151</sup> Bijlage 1 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2008/101/EG.

<sup>152</sup> G. BORGER, "All things not being equal: Aviation in the EU ETS", *Climate Law* 2012, 3, 279.

<sup>153</sup> Zie bijvoorbeeld artikel 3*quater*, artikel 3*quinquies*, artikel 3*sexies* en artikel 3*septies* Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>154</sup> Artikel 9 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2008/101/EG.

<sup>155</sup> Artikel 3, tweede lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>156</sup> Artikel 3, s) Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>157</sup> G. BORGER, "All things not being equal: Aviation in the EU ETS", *Climate Law* 2012, 3, 276.

<sup>158</sup> G. BORGER, "All things not being equal: Aviation in the EU ETS", *Climate Law* 2012, 3, 278.

<sup>159</sup> Artikel 10 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>160</sup> Artikel 3*quinquies* Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>161</sup> Artikel 3*septies*, eerste lid, Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>162</sup> Artikel 3*septies*, eerste lid, a), Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

<sup>163</sup> Artikel 3*septies*, eerste lid, b), Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/101/EG.

goederenvervoer en de totale afgelegde afstand.<sup>164</sup> Hoewel het verschillende emissieplafond voor de luchtvaartsector en vaste installaties uit andere sectoren gerechtvaardigd kan worden door de exponentiële groei die kenmerkend is voor de luchtvaart, kan dergelijke rechtvaardiging niet gevonden worden voor wat de gedifferentieerde allocatiemethode betreft.<sup>165</sup>

Ondanks de positieve milieueffecten die de uitbreiding van het EU ETS tot de luchtvaartsector heeft, stuit de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2008/101/EG op aanzienlijke internationale weerstand.<sup>166</sup> In 2009 heeft Air Transport Association of America (hierna: ATA), de grootste handels- en dienstenassociatie van de geregelde luchtvaart in de Verenigde Staten, een beroep ingesteld tot nietigverklaring van de maatregelen die in het Verenigd Koninkrijk ter omzetting van Richtlijn 2008/101/EG geïmplementeerd zijn. De keuze van de eiser om het geschil aanhangig te maken voor de *High Court* is geen toeval. In het Verenigd Koninkrijk is het immers mogelijk om de juridische grenzen van de beoordelingsvrijheid van de rechter preventief te toetsen, zonder te moeten wachten op de omzetting van de richtlijn, terwijl dit in de meeste andere EU lidstaten niet mogelijk is.<sup>167</sup> De geadieerde Engelse rechter heeft hierop volgend prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie (hierna HvJ) over de verenigbaarheid van de richtlijn met het internationaal recht.<sup>168</sup> Een eerste vraag heeft betrekking op de verenigbaarheid van de richtlijn met internationale overeenkomsten waartoe de EU gehouden is. De tweede vraag betreft de conformiteit van de richtlijn met het internationaal gewoonterecht.

Alvorens over te gaan tot een rechtmatigheidstoetsing van richtlijn 2008/101/EG, onderzoekt het HvJ of de ingeroepen internationale bepalingen wel inroepbaar zijn als toetsingsgrondslag voor de beoordeling van de rechtmatigheid van de EU-wetgeving.<sup>169</sup>

Met betrekking tot de ingeroepen internationale overeenkomsten stelt het HvJ dat de EU, krachtens artikel 216, tweede lid, van het Verdrag Betreffende de Werking van de Europese Unie (hierna: VWEU), gebonden is door internationale overeenkomsten waarbij het partij is. Een handeling van de EU kan aangetast worden wegens de onverenigbaarheid ervan met dergelijke internationaalrechtelijke regels, indien aan drie voorwaarden is voldaan.<sup>170</sup> Ten eerste is vereist dat de EU gebonden is door de ingeroepen internationale verdragen. Ten tweede mag de aard en de opzet van het verdrag zich niet tegen de geldigheid van de handeling. Ten derde moeten de bepalingen van de ingeroepen internationale overeenkomst onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig zijn. Dit is het geval wanneer de aangevoerde bepaling een duidelijke en nauwkeurig

---

<sup>164</sup> Europese Commissie (2011), *Questions & Answers on the benchmark for free allocation to airlines and on the inclusion of aviation in the EU's Emission Trading System (EU ETS)*, MEMO/11/631, 26 september 2011.

<sup>165</sup> G. BORGER, "All things not being equal: Aviation in the EU ETS", *Climate Law* 2012, 278.

<sup>166</sup> Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast*, COM(2013) 722, 16 november 2013.

<sup>167</sup> D. VAN EECKHOUTTE en T. CORTHAUT, "Doorwerking van het internationale recht in de Europese rechtsorde: verplichting en uitdaging voor de Belgische rechter", *Rechtskundig Weekblad* 2012, 402.

<sup>168</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10.

<sup>169</sup> D. VAN EECKHOUTTE en T. CORTHAUT, "Doorwerking van het internationale recht in de Europese rechtsorde: verplichting en uitdaging voor de Belgische rechter", *Rechtskundig Weekblad* 2012, 404.

<sup>170</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10, §51.

omschreven verplichting bevat, voor de uitvoering of werking waarvan geen verdere handeling is vereist.<sup>171</sup> Op basis van die criteria oordeelt het Hof dat enkel de "Open Sky"-overeenkomst aan alle voorwaarden voldoet. Het HvJ is van oordeel dat het Kyoto Protocol niet onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig is, waardoor het verdrag niet ingeroepen kan worden door de justitiabelen om de geldigheid van richtlijn 2008/101/EG te betwisten. Ook het Verdrag van Chicago voldoet niet aan de voorwaarden vermits de EU niet gebonden is door deze internationale overeenkomst, doch enkel haar lidstaten. De "Open Sky"-overeenkomst is bijgevolg het enige ingeroepen verdrag dat kan worden ingeroepen bij een rechtmatigheidstoetsing.

Wat de conformiteit betreft van richtlijn 2008/101/EG met de beginselen van het internationaal gewoonterecht, stelt het HvJ dat artikel 3, vijfde lid van het Verdrag betreffende EU (hierna VEU) een strikte eerbiediging voorschrijft van de ontwikkeling van het internationaal recht waardoor de EU gebonden is. Het HvJ leidt uit deze bepaling de verplichting af voor de EU om conform het internationale recht te handelen, inclusief het internationaal gewoonterecht.<sup>172</sup> Het toetsen van de verenigbaarheid van de richtlijn met het internationaal gewoonterecht is evenwel pas mogelijk indien aan twee cumulatieve voorwaarden is voldaan.

Ten eerste moet de EU gebonden zijn door de ingeroepen beginselen van internationaal recht. Met betrekking tot het ingeroepen beginsel volgens hetwelk elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft, het beginsel volgens hetwelk geen enkele staat rechtmatig soevereiniteit over een deel van de volle zee kan claimen en het beginsel inzake de vrijheid om over de volle zee te vliegen, oordeelt het Hof dat de EU gebonden is door deze beginselen uit het internationaal gewoonterecht. Voor wat het beginsel betreft volgens hetwelk luchtvaartuigen die over de volle zee vliegen uitsluitend onder de rechtsbevoegdheid vallen waar zij zijn geregistreerd, argumenteert het HvJ dat er onvoldoende bewijs bestaat dat dit een beginsel uit het internationaal gewoonterecht is.

Ten tweede moet nagegaan worden of de betrokken beginselen door een justitiabele kunnen worden ingeroepen om de geldigheid van een handeling van de EU door het Hof te laten toetsen. Enerzijds dienen de ingeroepen beginselen de bevoegdheid van de EU, om die handeling te stellen, op losse schroeven te zetten. Vermits Richtlijn 2008/101/EG de territoriale bevoegdheid van de EU uitbreidt, is een conflict met de territorialiteitsbeginselen uit het internationaal gewoonterecht reëel. Anderzijds moet de betrokken handeling de rechten aantasten die de justitiabele aan het recht van de EU ontleent, of voor hem verplichtingen naar dit recht kan doen ontstaan. Ook hier is aan voldaan, rekeninghoudend met de verplichting die de richtlijn oplegt aan vliegtuigexploitanten.

Na de vaststelling door het HvJ dat de EU gebonden is door de drie hoger genoemde beginselen van internationaal recht en de mogelijkheid voor justitiabelen om zich hierop te beroepen, toetst het Hof de conformiteit van de richtlijn met de gewoonterechtelijke beginselen en de "Open Sky"-overeenkomst. Het verwijst hiervoor naar de territoriale werkingssfeer van de

---

<sup>171</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10, §55.

<sup>172</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10, §101.

emissiehandelrichtlijn zoals gewijzigd door Richtlijn 2008/101/EG. De richtlijn is immers niet als zodanig toepasselijk op in derde staten geregistreerde luchtvaartuigen die over die derde staten of over de volle zee vliegen. Vliegtuigexploitanten vallen daarentegen slechts onder het toepassingsgebied van het EU ETS wanneer diens luchtvaartuig zich op het grondgebied van een van de lidstaten bevindt. Het luchtvaartuig valt in dat geval onder de volledige rechtsbevoegdheid van de EU en doet bijgevolg geen afbreuk aan de territorialiteitsbeginselen uit het internationaal gewoonterecht. De richtlijn doet ook geen afbreuk aan de verplichting om de aan boord genomen motorbrandstof vrij te stellen van rechten, heffingen, kosten en lasten, wegens het toepasselijk verklaren van een marktgebaseerde maatregel waarvan de financiële last geen rechtstreekse en onlosmakelijke band heeft met de hoeveelheid brandstof die het luchtvaartuig aan boord heeft of verbruikt.<sup>173</sup> Daarenboven merkt het HvJ op dat de maatregel niet noodzakelijk een financiële last hoeft te zijn.<sup>174</sup> Door gebruik te maken van milieuvriendelijke motoren, hebben vliegtuigexploitanten mogelijk een overschot aan emissierechten waarop ze winst kunnen maken door deze te verkopen. Wat de aangevoerde anti-discriminatiebepaling uit de "Open Sky"-overeenkomst betreft, wijst het Hof op de achterliggende doelstelling van de gemeenschapswetgever. Door de richtlijn van toepassing te verklaren op alle vliegtuigexploitanten (dus ook uit derde staten) wordt gepoogd om elke discriminatie tussen vliegtuigexploitanten onderling te voorkomen.<sup>175</sup>

Het HvJ besluit in dit zogenaamde ATA-arrest, dat richtlijn 2008/101/EG conform de "Open Sky"-overeenkomst en het internationaal gewoonterecht is. Dit arrest heeft verstrekkende gevolgen omdat het niet enkel een directe impact heeft op de luchtvaartsector, maar ook indirect op gelijkaardige sectoren zoals de scheepvaart.

Het grootste deel van de handel van de EU met derde landen gebeurt via scheepvaart.<sup>176</sup> De activiteiten van deze sector vertegenwoordigen 1,09% van het Europese BBP en stellen 1,5 miljoen mensen te werk.<sup>177</sup> De uitstoot van broeikasgassen door maritieme bedrijvigheid correleert met de economische groei van de sector. Ondanks de vaststelling door het Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) van minimale energiebesparingsnormen voor bepaalde categorieën nieuwe schepen, is de verwachting dat de emissies zullen stijgen.<sup>178</sup> De belangrijkste oorzaak hiervoor is de nog steeds verwachte toegenomen vraag naar vervoer over zee als gevolg van de groei van de wereldhandel. Deze verwachte emissietoename is niet in lijn met de doelstellingen van de EU en heeft negatieve gevolgen voor de klimaatverandering. Daarnaast is de internationale zeevaart op EU-niveau de enige vervoersmodaliteit die niet is opgenomen in de verbintenis tot verlaging van de emissie van broeikasgassen van de EU, die aanvullende inspanningen vergt van

---

<sup>173</sup> D. VAN EECKHOUTTE en T. CORTHAUT, "Doorwerking van het internationale recht in de Europese rechtsorde: verplichting en uitdaging voor de Belgische rechter", *Rechtskundig Weekblad* 2012, 405.

<sup>174</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10, §136.

<sup>175</sup> HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America*, C-366/10, §155.

<sup>176</sup> P. BIRNIE, A. BOYLE en C. REDGWELL, *International Law & the Environment*, Oxford, Oxford University Press, 2009, 398.

<sup>177</sup> Europese Commissie (2009), *The European Union's maritime transport policy for 2018*, MEMO/09/16, 21 januari 2009.

<sup>178</sup> Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxideemissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013*, COM(2013) 480, 28 juni 2013.

alle sectoren. Reductiestreefcijfers voor de zeevaart zijn bijgevolg essentieel, om reducties uit andere sectoren niet te ondermijnen.

De Europese Raad heeft in het EPK gesteld dat, indien er uiterlijk op 31 december 2011 via de IMO of via het UNFCCC geen internationale overeenkomst inzake reductiestreefcijfers tot stand is gekomen, de EU zelf een voorstel doet om emissiereducties te realiseren in deze sector.<sup>179</sup>

Vermits de deadline is verstreken zonder dat er voldoende internationale actie is ondernomen, heeft de Commissie voorbereidende activiteiten in gang gezet voor de aanpak van de broeikasgasemissies van de internationale zeevaart op Europees niveau te reguleren.<sup>180</sup> De tenuitvoerlegging van kosteneffectieve reductiemaatregelen in de scheepvaart is echter niet eenvoudig vermits de sector geconfronteerd wordt met belangrijke marktbelemmeringen zoals het gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstofefficiëntie van schepen, het gebrek aan toegang tot financiering voor investeringen in de efficiëntie van schepen, alsook de verdeling van de voordelen, aangezien scheepseigenaren niet profiteren van hun investeringen omdat de brandstofrekening wordt betaald door de exploitant.<sup>181</sup>

Tijdens de voorbereidende activiteiten is zowel het heffen van een belasting, als het integreren van de zeevaart in het EU ETS onderzocht. De effectenbeoordeling wijst uit dat het efficiënter is om de scheepvaartsector op te nemen in het EU ETS, dan te onderwerpen aan belasting.<sup>182</sup> Naar analogie met de redenering van het Europese HvJ in het ATA-arrest, is de uitbreiding van het toepassingsgebied van de emissiehandelrichtlijn met de scheepvaartsector conform de beginselen uit het internationaal recht. Het invoeren van een belasting valt daarentegen, in beginsel, buiten de bevoegdheid van de communautaire wetgever en vereist unanimitéit in de Raad van Ministers.<sup>183</sup> De keuze om de scheepvaart op te nemen in het EU ETS komt de rechtszekerheid dan ook ten goede.

Bovendien is er minder kans op koolstoflekkage wanneer de scheepvaart onderworpen is aan het EU ETS, dan aan een koolstofbelasting.<sup>184</sup> Een uitbreiding van de emissiehandelrichtlijn is bijgevolg bevorderlijk voor de concurrentiepositie. Een onderneming kan immers maar belast worden indien ze ingeschreven is op het grondgebied van één van de lidstaten waar de heffing van kracht is, terwijl het EU ETS ook van toepassing kan zijn op exploitanten uit derde staten, op voorwaarde dat ze in een Europese haven aanmeren.

---

<sup>179</sup> Overweging 2 van Beschikking nr. 406/2009/EG en overweging 3 Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>180</sup> Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxideemissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013*, COM(2013) 480, 28 juni 2013.

<sup>181</sup> Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013*, COM(2013) 480, 28 juni 2013.

<sup>182</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Impact Assessment*, 28 juni 2013, SWD(2013) 237.

<sup>183</sup> Artikel 115 VWEU.

<sup>184</sup> J. M. TRUBY, "Maritime Emissions Taxation: An Alternative to the EU Emissions Trading Scheme?", *Pace Environmental Law Review* 2014, 31, 335.

Rekeninghoudend met de raadpleging van belanghebbenden en de daaropvolgende effectenbeoordeling, heeft de Commissie een strategie voorgesteld waarin de scheepvaart gefaseerd geïntegreerd wordt in het EU ETS.<sup>185</sup> Als eerste stap geldt er vanaf 1 januari 2018 een rapportageverplichting voor emissies door grote schepen vanaf 1 januari 2018.<sup>186</sup> Een belangrijk obstakel is immers het gebrek aan informatie over de uitstoot in de zeevaartsector. Momenteel is de precieze uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen door EU-gerelateerd maritiem vervoer niet bekend vanwege het gebrek aan toezicht op en rapportage van dergelijke emissies.<sup>187</sup> Kennis van het effect van de monitoring en de rapportage van CO<sub>2</sub>-emissies is nochtans een noodzakelijke voorwaarde alvorens een geharmoniseerd milieubeleid geïntroduceerd kan worden. Dergelijke maatregelen die bijdragen tot een geharmoniseerd milieubeleid binnen de transportsector zijn overigens wenselijk aangezien het stellen van gelijke milieueisen bevorderlijk is voor de concurrentie in de gehele interne markt.

### **5.2.2.3. Complementariteit Effort Sharing Decision**

Om de emissiereductiedoelstelling van 20% tegen 2020 ten opzichte van het referentiejaar 1990 te halen, dienen de activiteiten uit alle sectoren een inspanning te leveren en niet enkel de installaties die onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen.<sup>188</sup> De emissiereducties gerealiseerd door het EU ETS dreigen immers verloren te gaan wanneer de uitstoot door activiteiten buiten het toepassingsgebied van het EU ETS toenemen.

Om te vermijden dat de door het EU ETS gerealiseerde inspanningen verloren gaan, is er een Europees kader opgezet voor nationale verplichtingen met betrekking tot de emissies uit sectoren die niet onder het EU ETS vallen. Deze zijn vervat in de zogenaamde Effort Sharing Decision (hierna: ESD).<sup>189</sup> Dit duidt op de complementariteit van het EU ETS met de ESD.

De ESD geeft geen limitatieve opsomming van de sectoren waarop het van toepassing is, maar het verwijst enkel naar de cryptische zinsnede 'die sectoren die niet onder Richtlijn 2003/87/EG vallen'.<sup>190</sup> Er kan met zekerheid gesteld worden dat emissies uit gebouwen, transport, landbouw en de afvalsector onder het toepassingsgebied van de ESD vallen, vermits de Commissie herhaaldelijk naar deze sectoren verwijst.<sup>191</sup> Verder wijst de ESD er uitdrukkelijk op dat een aanpassing van het toepassingsgebied van het EU ETS gepaard gaat met een dienovereenkomstige aanpassing van de broeikasgasemissieplafonds van de ESD.<sup>192</sup>

---

<sup>185</sup> Europese Commissie (2013), *Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies*, COM(2013) 479, 28 juni 2013.

<sup>186</sup> Europese Commissie, COM(2013) 480.

<sup>187</sup> *Ibid.*

<sup>188</sup> Europese Raad (2008), *Conclusies van het voorzitterschap*, 17271/08, 12 december 2008.

<sup>189</sup> Beschikking 406/2009/EG van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen, *Pb.L.* 5 juni 2009, afl. 140, 136. Hierna: Effort Sharing Decision.

<sup>190</sup> Overweging 6 Effort Sharing Decision.

<sup>191</sup> Zie o.a. Europese Commissie (2008), *Boosting growth and jobs by meeting our climate change commitments*, IP/08/80, 23 januari 2008.

<sup>192</sup> Overweging 25 Effort Sharing Decision.

Het doel van de ESD is een emissiereductie van 10% ten opzichte van 2005 te realiseren.<sup>193</sup> Om deze doelstelling te bereiken dienen de lidstaten individueel aanvullende beleidsinitiatieven en maatregelen in te voeren.<sup>194</sup>

Wat de bijdrage betreft van de verschillende lidstaten, staat een gedifferentieerde benadering tot de doelstelling centraal.<sup>195</sup> Iedere lidstaat heeft hierbij een specifiek streefcijfer, hetwelk gebaseerd is op het beginsel van solidariteit.<sup>196</sup> Aanvankelijk was de Commissie voorstander van een streefcijfer gebaseerd op het potentieel (oftewel de nationale omstandigheden) en de reeds geleverde inspanning van de lidstaten.<sup>197</sup> Uiteindelijk is evenwel gekozen voor het relatieve BBP per hoofd van de bevolking als uitgangspunt voor het vaststellen van de individuele emissiereductiedoelstellingen.<sup>198</sup>

Als referentiejaar voor de berekening van de streefcijfers per lidstaat is gekozen voor het jaar 2005. Hoewel de meeste lidstaten hier een voorstander van zijn, zijn anderen van mening dat de berekening gebaseerd moet zijn op het jaar 1990. Zij argumenteren dat wanneer 2005 als referentiejaar gebruikt wordt, de inspanningen die geleverd zijn tussen 1990 en 2005 niet mee worden gerekend.<sup>199</sup> Hierdoor worden lidstaten niet beloond voor hun reeds eerder geleverde emissiereductie inspanningen tijdens die periode.

In de bijlage bij de ESD is de minimumbijdrage opgenomen die elke lidstaat moet leveren aan de verbintenis van de EU voor de periode van 2013-2020.<sup>200</sup> België is gehouden tot een emissiereductie van 15%.<sup>201</sup>

Uit onderstaande figuur blijkt duidelijk dat de gedifferentieerde aanpak tot aanzienlijke verschillen tussen de lidstaten leidt. Landen als Denemarken, Ierland en Luxemburg hebben een verplichting om hun uitstoot met 20% te verminderen, terwijl het voor landen als Bulgarije, Estland, Letland, Polen, Slowakije, Tsjechië, Portugal en Malta toegelaten is om meer uit te stoten dan hun broeikasgasemissies in 2005. Het individuele streefcijfer varieert van -20% tot +20%.

---

<sup>193</sup> Europese Commissie (2008) 30, 23 januari 2008.

<sup>194</sup> Overweging 6 Effort Sharing Decision.

<sup>195</sup> N. ROOBROUCK, "Het kneusje van het Klimaat- en energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets – of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *M.E.R.* 2008, 3, 210.

<sup>196</sup> Europese Commissie (2008) 30, 23 januari 2008.

<sup>197</sup> Europese Raad (2007), *Conclusies van het voorzitterschap*, OR 7224/07, 9 maart 2007, § 33.

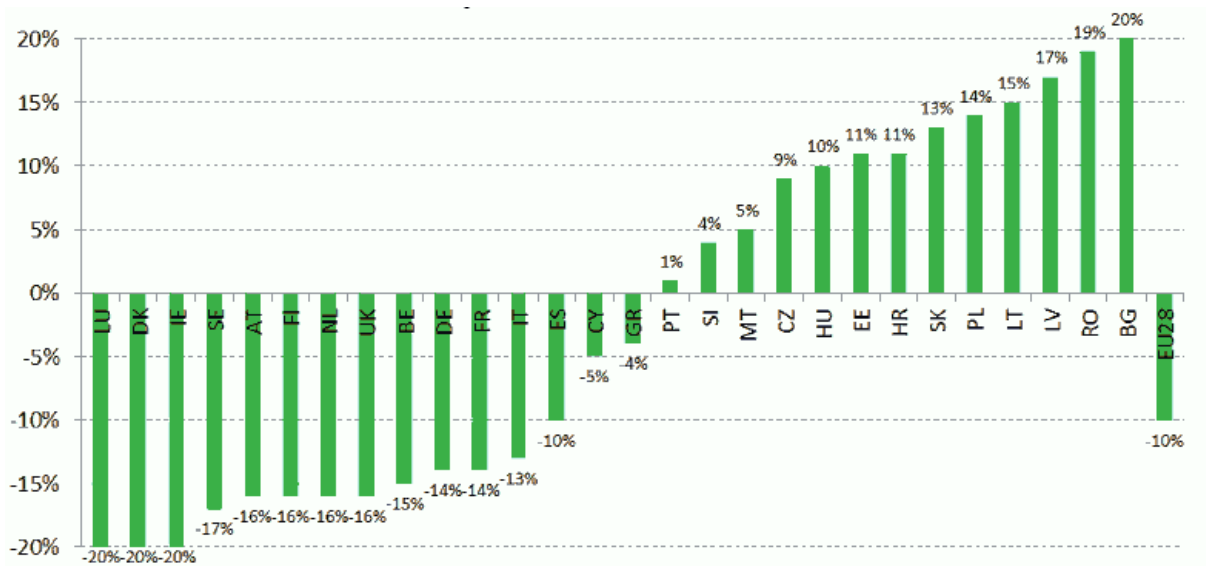
<sup>198</sup> Overweging 7 Effort Sharing Decision.

<sup>199</sup> N. ROOBROUCK, "Het kneusje van het Klimaat- en energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets – of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *M.E.R.* 2008, 3, 212.

<sup>200</sup> Artikel 1, eerste lid Effort Sharing Decision.

<sup>201</sup> Bijlage 2 Effort Sharing Decision.





**Figuur 7. Europese Commissie, <http://ec.europa.eu/clima/policies/effort>.**

Om op een kostenefficiënte manier de emissiereductie te bewerkstelligen voorziet de ESD over de nodige flexibiliteit.

Vooreerst voorziet de ESD in een vorm van flexibiliteit met betrekking tot tussentijdse streefcijfers. Het is de lidstaten toegestaan om een hoeveelheid van maximaal 5% van de jaarlijkse emissieruimte van het volgende jaar eerder te gebruiken.<sup>202</sup> Ook in de omgekeerde richting mag een lidstaat het ongebruikte deel van zijn jaarlijkse emissieruimte voor een bepaald jaar overdragen naar de volgende jaren tot 2020.<sup>203</sup>

Ten tweede biedt de ESD een extra vorm van flexibiliteit door lidstaten de mogelijkheid te bieden om maximaal 5% van zijn jaarlijkse emissieruimte voor een bepaald jaar over te dragen aan een andere lidstaat.<sup>204</sup> Lidstaten die op een kostenefficiënte wijze een grotere emissiereductie aankunnen, kunnen hun additionele emissiereducties te gelde maken.<sup>205</sup>

Tot slot mogen lidstaten internationale kredieten uit emissiereductie-projecten gedeeltelijk aanwenden om aan hun verplichtingen te voldoen. Hierbij wordt evenwel een onderscheid gemaakt al naargelang een internationaal akkoord bereikt is of niet.

In de periode voor het afsluiten van een internationaal akkoord, mogen de lidstaten vier soorten internationale kredieten aanwenden. Ten eerste blijft het gebruik van CER's mogelijk, alsook ERU's gegenereerd uit projectactiviteiten die zijn afgegeven tot ten met 31 december 2012 kunnen ingezet worden.<sup>206</sup> Ten tweede is het gebruik CER's en ERU's die vanaf 1 januari 2013 worden

<sup>202</sup> Artikel 3, derde lid, eerste zinsnede, Effort Sharing Decision.

<sup>203</sup> Artikel 3, derde lid, tweede zinsnede, Effort Sharing Decision.

<sup>204</sup> Artikel 3, vierde lid, Effort Sharing Decision.

<sup>205</sup> N. ROOBROUCK, "Het kneusje van het Klimaat- en energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets – of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *M.E.R.* 2008, 3, 212.

<sup>206</sup> Artikel 5, eerste lid, a), Effort Sharing Decision.

afgegeven voor projecten die voor 2013 geregistreerd zijn, toegestaan.<sup>207</sup> Ten derde, mogen lidstaten CER's voor emissiereducties die behaald zijn in de minst ontwikkelde lidstaten inzetten.<sup>208</sup> Ten vierde, kunnen tijdelijke of langetermijn-CER's afkomstig uit bebossings- en herbebossingsprojecten afgegeven worden.<sup>209</sup> Het jaarlijkse gebruik van deze internationale kredieten mag evenwel niet meer bedragen dan 3% van de totale broeikasgasemissies van die lidstaat in 2005.<sup>210</sup>

De flexibiliteit voor het gebruik van internationale kredieten onder de ESD moet evenwel genuanceerd worden. Het gebruik van ERU's is immers slechts in beperkte mate mogelijk. Enkel de ERU's die tot en met 31 december 2012 worden afgegeven kunnen ingebracht worden. Dit betekent dat geen enkele ERU na 31 december 2012 meer afgegeven kan worden voor projecten tijdens de tweede handelsfase.<sup>211</sup>

Ook het gebruik van CER's wordt beperkt vermits enkel CER's uit projecten na 2012 die afkomstig zijn uit projecten die zijn betaald in de minst ontwikkelde landen of tot die landen die internationale overeenkomst hebben geratificeerd aanvaard worden.

Van zodra overeenstemming is bereikt over een internationale overeenkomst inzake klimaatverandering mogen lidstaten alleen kredieten gebruiken uit projecten in derde landen die de overeenkomst ratificeren.<sup>212</sup> Ook in dit geval geldt de beperking dat het jaarlijks gebruik van de internationale kredieten niet meer mag bedragen dan 3% van de uitstoot van de niet-ETS van de desbetreffende lidstaat in 2005.<sup>213</sup>

Over de 3% als kwantitatieve beperking is heel wat discussie gevoerd. Een aantal lidstaten wenste een hoger percentage, of zelfs het niet vernoemen van enige beperking.<sup>214</sup> Dergelijk ongelimiteerd gebruik is evenwel niet verenigbaar met het Kyoto Protocol, vermits de verdragspartijen het gebruik van internationale kredieten slechts mogen gebruiken als aanvulling op nationale maatregelen.<sup>215</sup> In de finale versie van de ESD is toch een toegeving gedaan door de mogelijkheid te voorzien om het ongebruikte deel van de internationale kredieten te verhandelen of over te dragen naar de volgende jaren.<sup>216</sup>

In het geval dat een lidstaat toch zijn jaarlijkse emissieruimte overschrijdt, voorziet de ESD in een aantal corrigerende maatregelen, zoals de verkleining van de emissieruimte van de lidstaat voor het volgende jaar of een tijdelijke opschorting van de mogelijkheid om JI/CDM-rechten te gebruiken.<sup>217</sup>

---

<sup>207</sup> Artikel 5, eerste lid, b), Effort Sharing Decision.

<sup>208</sup> Artikel 5, eerste lid, c), Effort Sharing Decision.

<sup>209</sup> Artikel 5, eerste lid, d), Effort Sharing Decision.

<sup>210</sup> Artikel 5, vierde lid, Effort Sharing Decision.

<sup>211</sup> Overweging 15, Effort Sharing Decision.

<sup>212</sup> Artikel 5, derde lid, Effort Sharing Decision.

<sup>213</sup> Artikel 5, vierde lid, Effort Sharing Decision.

<sup>214</sup> N. ROOBROUCK, "Het kneusje van het Klimaat- en energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets – of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *M.E.R.* 2008, 3, 213.

<sup>215</sup> Zie Artikel 6, eerste lid, d) en artikel 12, derde lid, b) Kyoto Protocol, alsook Besluit 15/CP7 van de akkoorden van Marrakesh.

<sup>216</sup> Artikel 5, zesde lid, Effort Sharing Decision.

<sup>217</sup> Artikel 7 Effort Sharing Decision.

Eens een internationale overeenkomst inzake klimaatverandering tot stand is gekomen, wordt de emissiereductiedoelstelling voor de gehele EU van 20% verhoogd tot 30% tegen 2020.<sup>218</sup> Dit betekent dat de emissieplafonds dienen aangepast te worden, alsook de herverdeling van de emissiereducties tussen het EU ETS en de niet-ETS.<sup>219</sup> Dit is een zogenaamd *cross cutting issue* tussen beide systemen.<sup>220</sup> Niet enkel installaties onderworpen aan de emissiehandelrichtlijn zullen een bijkomende inspanning moeten leveren, ook de lidstaten zullen een extra bijdragen moeten leveren. De hoeveelheid internationale kredieten in derde landen die elke lidstaat in dat geval mag gebruiken, wordt verhoogd met ten hoogste 50% van de extra reductie-inspanning.<sup>221</sup>

Een groep lidstaten - waaronder vooral de recent tot de EU toegetreden leden - stelt voor om een vast streefcijfer te hanteren van -18% voor de hele economie, zonder individuele doelstellingen op nationaal niveau.<sup>222</sup> Dit voorstel haalt echter de grondvesten van het Klimaat- en Energiepakket onderuit, vermits dergelijk uniform streefcijfer geen onderscheid maakt tussen het EU ETS en de niet-ETS setoren. Het gevaar van dergelijke methode schuilt in de problematische verificatie van uitstoot van bepaalde sectoren. Hoewel het voor bijvoorbeeld energie-intensieve industrie en luchtvaart mogelijk is om een periodiek en correct rapportage verslag in te dienen omtrent haar emissie, lijkt dergelijke verificatie problematisch voor emissies uit gebouwen, transport, landbouw en de afvalsector.

#### **5.2.2.4. Koppeling aan andere emissiehandelsystemen**

De harmoniserende beweging die kenmerkend is voor de derde handelsfase beoogt het eenvoudiger en transparanter maken van het EU ETS om zodoende de koppeling aan andere nationale of regionale emissiehandelsystemen te vergemakkelijken.

Door het aan elkaar linken van emissiehandelsystemen wordt het mogelijk voor marktdeelnemers van ETS X om rechten te verwerven van ETS Y, of om rechten dewelke verworven zijn onder ETS X te gebruiken in ETS Y. Dit kan leiden tot een wereldwijd netwerk van handelsregelingen waarin de deelnemers emissierechten kunnen kopen om aan hun reductieverbintenissen te voldoen. Dit biedt marktdeelnemers de nodige flexibiliteit om aan hun emissieverplichtingen te voldoen.<sup>223</sup>

Het linken van het emissiehandelsystemen is interessant omdat het de emissiereductiekost verlaagt, de marktliquiditeit verhoogt en de prijsvolatiliteit verlaagt. Het creëert daarenboven meer opportuniteiten voor investeerders, aangezien investeerders met een teveel aan emissierechten

---

<sup>218</sup> Artikel 1 Effort Sharing Decision.

<sup>219</sup> Artikel 8, tweede lid, Effort Sharing Decision.

<sup>220</sup> K. DEKETELAERE en B. DELVAUX, "Het Europese Energie- en Klimaatpakket", *M.E.R.* 2008, 3, 214.

<sup>221</sup> Overweging 26 Effort Sharing Decision.

<sup>222</sup> N. ROOBROUCK, "Het kneusje van het Klimaat- en energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets - of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *M.E.R.* 2008, 3, 212.

<sup>223</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 57.

toegang hebben tot meer kopers en investeerders met een tekort een beroep kunnen doen op een ruimer aanbod.

Het Europese emissiehandelsstelsel wordt beschouwd als de voortrekker en belangrijkste bouwsteen voor de ontwikkeling van een wereldwijd netwerk van emissiehandel.<sup>224</sup> De emissiehandelrichtlijn voorziet de mogelijkheid van een koppeling aan andere emissiehandelsstelsels.<sup>225</sup>

Zoals reeds eerder herhaaldelijk werd vermeld in deze masterscriptie, is het EU ETS gekoppeld aan de flexibele mechanismen van het Kyoto Protocol.<sup>226</sup>

Vanaf 1 juli 2015 wordt het EU ETS ook gedeeltelijk aan het Australische emissiehandelsstelsel (hierna: AETS) gelinkt.<sup>227</sup> In de overgangsfase naar de volledige koppeling, krijgen Australische ondernemingen de mogelijkheid om Europese emissierechten te gebruiken tot een maximum van 50% om aan hun verplichtingen onder het Australische emissiehandelsstelsel te voldoen.<sup>228</sup> De definitieve koppeling is voorzien uiterlijk op 1 juli 2018 en maakt het mogelijk voor Australische en Europese ondernemingen om emissierechten van beide systemen te gebruiken.<sup>229</sup>

De koppeling aan het AETS is enkel realiseerbaar indien een politiek akkoord bereikt kan worden over de gezamenlijke uitgangspunten. De praktijk heeft evenwel uitgewezen dat het bereiken van een dergelijke consensus geen sinecure is.<sup>230</sup> Een overeenkomst omtrent de uitgangspunten van het gemeenschappelijk emissiehandelsstelsel is nochtans essentieel om de goede werking van de emissiehandel markt te waarborgen.

Een eerste uitgangspunt dat besproken dient te worden betreft de discrepantie van de koolstofprijs in beide systemen. Het AETS voorziet in een bodemprijs voor internationale kredieten, zoals emissierechten uitgegeven onder het EU ETS, van 15 Australische dollars (omgerekend bedraagt dit ongeveer 10 euro).<sup>231</sup> Dergelijke prijs beoogt het stimuleren van langetermijninvesteringen. De werkelijke prijs op de Europese emissiehandelmarkt bedroeg in april 2013 nog slechts 3 euro. Het hanteren van een bodemprijs in het AETS impliceert bijgevolg een grotere milieukost in Australië dan in Europa, hetgeen een negatieve invloed heeft op de concurrentiepositie van Australische

---

<sup>224</sup> S. BUTZENGEIGER, A. MICHAELOWA en S. BODE, "Europe – a Pioneer in greenhouse gas emissions trading: History of rule development and major design elements", *Intereconomics* 2003, 38, 219-228.

<sup>225</sup> Artikel 25 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>226</sup> Zie o.m. richtlijn 2004/101/EG.

<sup>227</sup> Europese Commissie (2012), *Linking the Australian and European Union emission trading systems*, MEMO/12/631, 28 augustus 2012.

<sup>228</sup> *Ibid.*

<sup>229</sup> Europese Commissie (2012), *Australia and European Commission agree on pathway towards fully linking Emissions Trading systems*, IP/12/916, 28 augustus 2012.

<sup>230</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 59.

<sup>231</sup> *Ibid.*

ondernemingen. Om dit te vermijden is de Australische wetgever afgestapt van haar idee om een bodemprijs te introduceren.<sup>232</sup>

Een tweede punt waarover consensus bereikt dient te worden is het emissieplafond. Het AETS hanteert net als het EU ETS een absoluut emissieplafond. De Australische Minister voor Klimaatverandering en Energie-efficiëntie beschikt over een discretionaire bevoegdheid in het vastleggen van dit plafond.<sup>233</sup> De Minister moet rekening houden met de economische en sociale implicaties bij het bepalen van het maximum aantal emissierechten. Dergelijke beleidsvrijheid staat in contrast met het lineair afnemend emissieplafond van 1,74% dat het EU ETS hanteert. Het EU ETS, dat reeds in 2005 werd opgezet, heeft doorheen haar verschillende handelsfases praktische ervaring opgedaan. Het AETS is daarentegen een emissiehandelsysteem dat nog in haar kinderschoenen staat, vermits de formele inwerkingtreding van het systeem pas voorzien is in 2015.<sup>234</sup> Aanvankelijk was er in het EU ETS ook een grote vrijheid weggelegd bij het bepalen van het emissieplafond. Dit heeft geleid tot een overaanbod ten gevolge van de extensieve toedeling van emissierechten door de politiek onder invloed van lobbyisten.<sup>235</sup> Het emissieplafond van het AETS gaat mogelijk hetzelfde lot tegemoet. Het voorgestelde emissieplafond door de Minister moet immers goedgekeurd te worden door het Australische parlement. Een ambitieus emissieplafond riskeert hierdoor dode letter te blijven.

Het derde discussiepunt dat beslecht moet worden betreft het verschillende toepassingsgebied van beide systemen. Beide hebben een beperkt toepassingsgebied en worden gekenmerkt door een sectorale integratie.<sup>236</sup> Een verschil is wel op te merken met betrekking tot de sectoren die niet onder het toepassingsgebied van een ETS vallen. Sectoren in Europa die buiten het toepassingsgebied van het EU ETS vallen zijn niet vrijgesteld van emissiereductieverplichtingen. Ook op niet-ETS sectoren is immers een geharmoniseerde milieuregulering van toepassing.<sup>237</sup> In Europa moeten de niet-ETS sectoren voldoen aan andere milieuwetgeving, zoals de Effort Sharing Decision. De non-ETS activiteiten van Australische ondernemingen zijn vooralsnog niet onderworpen aan emissiereductieverplichtingen.<sup>238</sup> De emissies uit deze sectoren kunnen bijgevolg het gereduceerde gedeelte uit ETS-sectoren ondermijnen.

Een ander onderwerp dat voer is voor discussie, zijn de concessies die voorzien zijn onder beide emissiehandelsystemen voor bepaalde installaties. De bescherming die geboden wordt aan bepaalde sectoren ondermijnt de effectiviteit van het systeem omdat investeerders onvoldoende

---

<sup>232</sup> Europese Commissie (2012), *Linking the Australian and European Union emission trading systems*, MEMO/12/631, 28 augustus 2012.

<sup>233</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 54.

<sup>234</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 65.

<sup>235</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 55.

<sup>236</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 64.

<sup>237</sup> Zie o.a. Beschikking 406/2009/EG van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen, *Pb.L.* 5 juni 2009, afl. 140, 136.

<sup>238</sup> *Supra* 42, noot 241.

geprikkeld worden. Daarenboven veroorzaakt het een overbodige complexiteit voor de verhandelbaarheid van emissierechten. Zowel het EU ETS<sup>239</sup> als het AETS<sup>240</sup> wijzen emissierechten gratis toe aan sectoren met een risico op koolstoflekage. De uitzonderingen hebben voornamelijk betrekking op de uitstoot uit industrie-intensieve productie, maar ook de elektriciteitssector kan op de nodige toegevingen rekenen.<sup>241</sup> Het bevoordelen van bepaalde sectoren heeft een verstrend effect op de markt. Het geeft een verkeerd prijssignaal omdat het niet de vervuiler is die de uiteindelijke milieukost draagt, maar wel de overheid. Dergelijk vertekend beeld van de waarde van emissierechten uit zich nog meer wanneer er geen geharmoniseerde concessies voorzien worden na de koppeling. De herlocatie van ondernemingen naar bestemmingen met de meest gunstige milieuvorwaarden is het logische gevolg.

Tot slot dient ook de bestemming van de opbrengsten, gegenereerd door de emissiehandelmarkt, geregulariseerd te worden. Onder het EU ETS bepalen lidstaten zelf hoe de opbrengsten van de veilingen gebruikt worden, op voorwaarde dat 50% gebruikt wordt om klimaatverandering aan te pakken.<sup>242</sup> De bestemming van de opbrengst van het AETS wordt niet gereguleerd. Verwacht wordt dat deze inkomsten nodig zullen zijn om de omvangrijke concessies te financieren.<sup>243</sup> Dergelijke regeling is evenwel slechts aan te raden tijdens de overgangsfase.

De koppeling van het EU ETS aan andere emissiehandelssystemen is plausibel. Het toepassingsgebied wordt hierdoor immers vergroot, hetgeen een positieve impact heeft op de prijs omdat de vraag naar emissierechten stijgt. Ook bevordert het de concurrentiepositie omdat het risico op koolstoflekage verkleint, op voorwaarde dat er uniforme regels gelden op de gemeenschappelijke markt. Hier knelt het schoentje. De verschillende uitgangspunten van beide systemen bemoeilijken de koppeling. Zonder een consensus over de basisbeginselen van de gezamenlijke markt komt de efficiëntie van de emissiehandelmarkt in het gedrang.

---

<sup>239</sup> Artikel 10a en 10b Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>240</sup> Deel VII Clean Energy Act 2011.

<sup>241</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 61.

<sup>242</sup> Artikel 10, derde lid, d), Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>243</sup> V. RITZINGER, "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 62.

### **5.2.3. Rapportage en verificatie**

Actuele en nauwkeurige informatie over broeikasgasemissies zijn essentieel om na te gaan of de EU op de goede weg is om haar emissiereductiedoelstellingen te halen.<sup>244</sup>

Daarenboven dient de rapportage en verificatieverplichting gebaseerd te zijn op geharmoniseerde regels, hetgeen de eerlijke concurrentie binnen de EU bevordert. Om eenzelfde juridisch kader te creëren, waarin dezelfde praktische uitvoeringsmaatregelen gehanteerd worden, vereist de wijzigingsrichtlijn de totstandkoming van een nieuwe verordening inzake de bewaking en rapportage van emissies<sup>245</sup> en een nieuwe verordening inzake verificatie en accreditatie<sup>246</sup>.

Met betrekking tot de bewaking en rapportage van emissies, vereist de Europese Monitoring en Rapportage Verordening (hierna: MRV) dat exploitanten en vliegtuigexploitanten voor hun installaties dewelke onder het EU ETS vallen, een monitoringplan opstellen.<sup>247</sup> Het monitoringplan voorziet in gedetailleerde, volledige en transparante documentatie met betrekking tot de bewakingsmethode voor een specifieke installatie.<sup>248</sup> Elke exploitant controleert periodiek of de toegepaste monitoringmethode kan worden verbeterd.<sup>249</sup> Ook dient de exploitant jaarlijks een emissieverslag in.<sup>250</sup>

Verdere richtsnoeren omtrent het toezicht zijn vastgelegd in de Europese Accreditatie- en Verificatieverordening (hierna: EAV).<sup>251</sup> De verordening is van toepassing op de verificatie van gerapporteerde broeikasgasemissies en tonkilometergegevens vanaf 1 januari 2013 en beoogt de harmonisering van de verificatieprocedure teneinde fraude te voorkomen en te voorzien in een correct en efficiënt monitoring- en rapportageproces dat wordt uitgevoerd door erkende verificateurs. Verder geeft het informatie waardoor een exploitant zich kan laten leiden om zijn prestaties op het gebied van monitoring en rapportage van emissies te verbeteren.

De verbeterde rapportage en verificatie van emissierechten draagt ongetwijfeld bij tot eerlijke concurrentie binnen de EU. Door in een geharmoniseerde procedure te voorzien zijn de lidstaten gebonden de Europese standaard te implementeren. Het bevoordelen van nationale ondernemingen wordt hierdoor aanzienlijk verkleind.

---

<sup>244</sup> Europese Commissie, *Klimaatverandering: aangescherpte EU-regels voor de bewaking van broeikasgasemissies*, IP/11/1391, 23 november 2011.

<sup>245</sup> Artikel 14 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>246</sup> Artikel 15 Richtlijn 2003/87/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2009/29/EG.

<sup>247</sup> Artikel 11 Verordening 601/2012 van 21 juni 2012 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb.L.* 12 juli 2012, afl. 181/30. Hierna: Verordening 601/2012/EG.

<sup>248</sup> Artikel 12 Verordening 601/2012/EG.

<sup>249</sup> Artikel 69 Verordening 601/2012/EG.

<sup>250</sup> Artikel 67 Verordening 601/2012/EG.

<sup>251</sup> Artikel 2 Verordening 600/2012/EG van 21 juni 2012 inzake de verificatie van broeikasgasemissie- en tonkilometersverslagen en de accreditatie van verificateurs krachtens Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb. L.* 12 juli 2012, afl. 181, 1. Hierna: Verordening 600/2012/EG.

#### **5.2.4. Europees register**

De initiële emissiehandelrichtlijn verplicht de lidstaten tot het aanleggen en het bijhouden van een register teneinde te zorgen voor de nauwkeurige registratie van de verlening, het bezit, de overdracht en annulering van emissierechten.<sup>252</sup> Dit impliceert dat elke lidstaat haar eigen nationaal register heeft.

In het kader van de harmoniserende maatregelen, zijn de nationale registers geconsolideerd en vervangen door een Europees register, hetgeen de efficiëntie van het EU ETS ten goede moet komen. Een geharmoniseerd registersysteem garandeert een nauwkeurige boekhouding van de transacties uitgevoerd binnen het EU ETS.<sup>253</sup> De eenmaking van de registratie moet daarenboven de toekomstige koppeling van het EU ETS aan andere (sub)nationale of regionale emissiehandelsystemen vereenvoudigen.<sup>254</sup>

Hoewel alle nationale registers sedert 2012 geconsolideerd zijn in één enkel systeem is er nog steeds een grote rol weggelegd voor de lidstaten. Zo fungeren zij als contactpunt van de rekeninghouders en zijn ze verantwoordelijk voor het administratieve beheer van de rekeningen.<sup>255</sup> Verder zijn de rekeningen onderworpen aan de wetgeving van de lidstaat van hun administrateur, en de op die rekeningen staande eenheden worden geacht zich op het grondgebied van die lidstaat te bevinden.<sup>256</sup>

Een Europees register komt de harmonisatie van het EU ETS ten goede. De geharmoniseerde registratie van emissierechten waarborgt de gelijke behandeling van marktdeelnemers. Deze maatregel heeft bijgevolg een positieve impact op de concurrentiepositie van ondernemingen. De praktijk moet evenwel uitwijzen als de discretionaire bevoegdheid van de lidstaten de goede werking niet ondermijnt.

---

<sup>252</sup> Artikel 19 Richtlijn 2003/87/EG.

<sup>253</sup> Artikel 4, derde lid 3 en Overweging 1 Verordening 389/2013 van 2 mei 2013 tot instelling van een EU-register overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, Beschikkingen nrs. 280/2004/EG en 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 920/2010 en 1193/2011 van de Commissie, *Pb.L.* 3 mei 2013, afl. 122, 1. Hierna: Verordening 389/2013.

<sup>254</sup> Beschikking 280/2004/EG van 11 februari 2004 betreffende een bewakingsstelsel voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto, *Pb.L.* 19 februari 2004, afl. 49, 1 en de Effort Sharing Decision.

<sup>255</sup> Overweging 9 Verordening 389/2013/EG.

<sup>256</sup> Artikel 11, vijfde lid, Verordening 389/2009/EG.



## **6. Conclusie**

Het EU ETS is de pionier in de handel van emissierechten en wordt beschouwd als voorbeeld voor soortgelijke emissiehandelsystemen elders in de wereld. Het doel van het EU ETS is de negatieve externe kost die de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt, te reflecteren in de koolstofprijs. Een voldoende hoge koolstofprijs spoort vervuilers aan te investeren in milieuvriendelijke installaties. Het EU ETS kan evenwel pas een kostenefficiënt emissiereductie-instrument zijn, wanneer de prijs op de koolstofmarkt hoger is dan de kost voor de investering in alternatieve productieprocessen.

Tijdens de eerste twee handelsfasen van het EU ETS is duidelijk geworden dat, de prijs die op de koolstofmarkt betaald wordt door vervuilende entiteiten, niet de werkelijke milieukost is. Het ordelijk functioneren van het marktgebaseerd instrument is verstoord door marktschokken in zowel de vraag naar, als het aanbod van, emissierechten. Het gevolg is een lage koolstofprijs die exploitanten onvoldoende aanspoort om te investeren in milieuvriendelijke technologieën.

Voor wat de vraagzijde betreft is een correlatie tussen de lage koolstofprijs en de financiële crisis aangetoond.<sup>257</sup> De afgenomen vraag naar emissierechten vanaf 2012 is het gevolg van de afgenomen productiviteit van installaties. Een bijkomend element hetwelk invloed heeft op de vraag, is de grote hoeveelheden emissierechten die bepaalde entiteiten gratis toebedeeld kregen door de NAP's tijdens de eerste twee handelsfasen en die overgedragen kunnen worden naar de derde handelsfase. Om deze marktschok op te vangen is het zogenaamde backloaden van emissierechten goedgekeurd. Hierdoor kan de Commissie eenzijdig het tijdstip van de veiling van 900 miljoen emissierechten in de derde handelsfase uitstellen. De efficiëntie van de maatregel kan betwist worden. Het eenzijdig wijzigen van het tijdstip van de veiling door de Commissie doet immers afbreuk aan de voorspelbaarheid van het EU ETS. Daarenboven heeft dergelijk ingrijpen op korte termijn het ongunstig gevolg dat de opgeschorte hoeveelheid emissierechten op het einde van de handelsfase in omloop komen waardoor de daaropvolgende fase mogelijk opnieuw met dezelfde lage koolstofprijs kampt.

De grootste oorzaak van de lage koolstofprijs situeert zich echter aan de aanbodzijde. Aan het einde van de tweede handelsfase kampt het EU ETS met een overschot van 2 miljard emissierechten. Om dergelijk surplus op te vangen voorziet de wijzigingsrichtlijn in structurele wijzigingen van de emissiehandelrichtlijn.

Ten eerste geldt er sinds 2013 een absoluut Europees emissieplafond hetwelk jaarlijks lineair afneemt met 1,74%. De harmonisatie van het emissieplafond komt de transparantie en de voorspelbaarheid van het EU ETS ten goede omdat een krachtig signaal wordt gegeven aan investeerders.

Ten tweede wordt het gebruik van internationale kredieten uit JI/CDM-projecten zowel kwantitatief als kwalitatief beperkt. Dergelijke kredieten, gegenereerd in het kader van het Kyoto Protocol,

---

<sup>257</sup> Zie Figuur 2. Prijsevolutie emissierechten in EUR/ton CO<sub>2</sub>, 2008-2013, 13.

bieden een grote diversiteit van goedkope opties om aan de verplichtingen van het EU ETS te voldoen. Ze zorgen evenwel voor een aanzienlijke toename in het aanbod van emissierechten, hetgeen een ongewenst effect heeft op de koolstofprijs. De beperking op het gebruik van internationale kredieten is een efficiënte maatregel om de prijsvolatiliteit te temperen.

Niet enkel de prijs op de koolstofmarkt, maar ook de concurrentiepositie van ondernemingen die onder het toepassingsgebied van het EU ETS vallen ondermijnen de goede werking van het systeem. Wil het EU ETS op kostenefficiënte wijze emissiereducties realiseren, dan is het niet gewenst dat de productie van vervuilende activiteiten zich verplaatst naar derde landen waar minder strikte milieueisen gelden. Op die manier is er immers een economisch verlies voor de EU terwijl de totale hoeveelheid emissies toch toeneemt, zijnde buiten Europa. De benadeelde concurrentiepositie van ETS-sectoren uit zich op twee vlakken. Ten eerste is er een gedifferentieerde sectorale marktpositie voor Europese ondernemingen onderling. Ten tweede bestaat er een nadelige concurrentiële positie voor Europese ondernemingen ten opzichte van derde landen. Om de concurrentiepositie te versterken heeft de wijzigingsrichtlijn een verregaande harmonisatie doorgevoerd voor de derde handelsfase, waarin nog slechts een beperkte rol is weggelegd voor de lidstaten.

Ter bevordering van de concurrentiepositie tussen ETS-sectoren onderling introduceert de wijzigingsrichtlijn de veiling van emissierechten als standaard allocatiemethode. Het harmoniseren van de toewijzing van emissierechten draagt bij tot de voorspelbaarheid van de emissiehandelmarkt, waardoor exploitanten aangemoedigd worden langetermijninvesteringen te doen. Een uitzondering op de veiling als allocatiemethode wordt evenwel gemaakt voor sectoren die een verhoogd risico hebben om blootgesteld te worden aan koolstoflekkage. De wijze waarop dit risico berekend wordt is het gevolg van een politiek compromis en wordt in de literatuur terecht bekritiseerd. De berekening wordt gemaakt aan de hand van twee benaderingen, zijnde de geïntegreerde en de afzonderlijke benadering. Dit leidt tot een uitzonderingsregeling voor tal van sectoren op de veiling als standaard allocatiemethode. Een verdere herziening van de methodologie dewelke gehanteerd wordt bij het berekenen van het risico op koolstoflekkage kan dit probleem verhelpen. Zonder aanpassing dreigt de uitzondering op de veiling als toewijzingmethode de regel te worden tijdens de derde handelsfase. Een aanpassing van de berekening lijkt aangewezen om de positieve impact die de gewijzigde allocatiemethode heeft op het EU ETS niet te ondermijnen. Het toepassen van de geïntegreerde benadering verdient daarbij de aanbeveling vermits deze striktere voorwaarden hanteert dan de afzonderlijke benadering.

Ter versterking van de concurrentiepositie tussen EU ETS en niet-EU ETS sectoren is het toepassingsgebied van het EU ETS vanaf de derde handelsperiode gewijzigd.

Een eerste aanpassing heeft betrekking op de uitsluiting van kleine installaties, die slechts instaan voor een beperkte hoeveelheid emissies, uit het toepassingsgebied van het EU ETS. Zij blijven echter wel onderworpen aan andere maatregelen waarmee een even grote bijdrage tot de uitstootvermindering wordt bereikt. De transactiekost voor exploitanten van dergelijke kleine

installaties is immers veel hoger dan de geringe milieueffectiviteit die het EU ETS op deze installaties heeft.

Een tweede aanpassing van het toepassingsgebied van het EU ETS betreft de uitbreiding tot de luchtvaartsector. Het valt evenwel te betreuren dat er gedifferentieerde regels van kracht zijn op vliegtuigexploitanten en op exploitanten van andere installaties. Ten eerste geldt er een verschillend emissieplafond tussen beide categorieën. De reden hiervoor is te vinden in de onderscheiden berekeningswijze. Het emissieplafond van de luchtvaartsector wordt berekend op basis van de referentie jaren 2004-2006, terwijl de gehanteerde referentie jaren voor de andere installaties 1990 is. Het verschil in behandeling is evenwel te rechtvaardigen door het verschil in economische groei tussen beide categorieën. Indien het emissieplafond voor de luchtvaart berekend zou worden op basis van de emissies in 1990, dan zou er slechts een beperkt aanbod emissierechten beschikbaar zijn voor de vliegtuigexploitanten. Ten tweede is er ook een principiële verschil voor wat de toewijzingsmethode in beide categorieën betreft. De overgrote meerderheid aan emissierechten voor vliegtuigexploitanten worden gratis toegewezen, terwijl de standaard allocatiemethode voor andere installaties in principe via veiling geschiedt. Het valt te betwijfelen of het HvJ deze verschillende behandeling gerechtvaardigd zal vinden indien de geldigheid ervan betwist wordt. Het Hof heeft wel reeds bevestigd dat de gewijzigde emissiehandelrichtlijn conform de beginselen uit het internationaal recht is. Dit arrest maakt de weg vrij voor een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied voor de scheepvaart. De Commissie heeft al de eerste stappen genomen om deze sector gefaseerd te integreren in het EU ETS.

Een derde aanpassing is de introductie van emissiereductieverplichtingen voor niet-EU ETS sectoren. De complementariteit van de ESD met het EU ETS beoogt het versterken van de concurrentie tussen Europese ondernemingen onderling. Door alle sectoren te onderwerpen aan een inspanningsverplichting om emissies te reduceren moet bovendien vermeden worden dat, de door het EU ETS gerealiseerde inspanningen, verloren gaan. De keerzijde van de ESD is de discretionaire bevoegdheid voor de lidstaten. Lidstaten zijn gehouden te voldoen aan individuele streefcijfers en beschikken over de nodige beleidsvrijheid om hieraan te voldoen. De te leveren inspanning varieert bijgevolg tussen de onderscheiden lidstaten. Het gebrek aan harmonisatie ondermijnt de concurrentiepositie van ondernemingen. Het voorstel van bepaalde lidstaten om een geharmoniseerd streefcijfer te introduceren voor de gehele economie is echter ook niet wenselijk omdat rapportage en verificatie van emissies niet in alle sectoren mogelijk is.

Ook ter bevordering van de concurrentiepositie van Europese sectoren ten opzichte van derde landen is er een aanpassing van het toepassingsgebied voorzien tijdens de derde handelsfase. Indien de milieukost enkel geïnternaliseerd wordt in Europa, dreigen Europese ondernemingen duurder te worden dan hun niet-Europese concurrenten. Het verlies aan omzet door de benadeelde concurrentiepositie betekent een economisch verlies en leidt tot een toename van de uitstoot in derde landen. Het koppelen van het EU ETS aan andere emissiehandelsystemen in de wereld kan het risico op koolstoflekage verkleinen. Het toepassingsgebied wordt hierdoor immers vergroot waardoor de productiekost van niet-Europese installaties toeneemt en concurrentievervalsing bijgevolg tot een minimum wordt herleid. De eerste stappen voor dergelijke koppeling zijn reeds

gezet. Vanaf 1 juli 2015 wordt het Australische emissiehandelsysteem gedeeltelijk, en vanaf 1 juli 2018 volledig, gekoppeld aan het EU ETS. De koppeling is evenwel slechts wenselijk wanneer er geharmoniseerde regels gelden voor alle installaties onder het uitgebreide toepassingsgebied. Zonder politiek akkoord over de grondvesten van het emissiehandelsysteem, dreigt de koppeling een negatieve impact te hebben op de concurrentiepositie.

Verder bevordert de verbeterde rapportage en verificatie, die werd ingevoerd in de derde handelsfase, de eerlijke mededinging. De harmonisering van het toezicht door de wijzigingsrichtlijn en de ondersteunende richtsnoeren hebben een gunstige impact op de concurrentiepositie vermits de controle van het monitoringplan op Europees niveau een nalatig toezicht door nationale verificateurs onmogelijk maakt.

Een laatste wijziging die kenmerkend is voor de harmoniserende tendens van de derde handelsfase, is de invoering van een Europees register van emissierechten. Dit garandeert een nauwkeurige registratie van de transacties die worden uitgevoerd binnen het EU ETS, hetgeen de koppeling aan het AETS vergemakkelijkt.

De wijzigingsrichtlijn is zonder twijfel een belangrijke stap vooruit in het optimaliseren van het Europese emissiehandelssysteem. Dit is van groot belang, gelet op de voorbeeldrol van het EU ETS wereldwijd. Desalniettemin kan de doeltreffendheid van de doorgevoerde maatregelen in vraag gesteld worden vermits er te vaak een politiek compromis wordt gesloten waar kostenefficiëntie en effectiviteit op de achtergrond komen te staan.

## **7. Bibliografie**

### **Wetgeving**

#### Verenigde Naties

Resolutie 2997 (XXVII) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (15 december 1972), UN Doc.A/2997 (1972).

United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 9 mei 1992.

Kyoto Protocol To The United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 10 december 1997.

Doha Amendement van het Kyoto Protocol (8 december 2012), C.N.718 (2012).

#### Europese Unie

Verdrag van Lissabon tot wijziging van het verdrag betreffende de Europese Unie en het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van 13 december 2007, *Pb.L.* 17 december 2007, afl. 306, 1.

Verordening 443/2009 van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sup>2</sup>-emissies van lichte voertuigen te beperken, *Pb.L.* 5 juni 2009, afl. 140, 1.

Verordening 1031/2010 van 12 november 2010 inzake de tijdstippen, het beheer en andere aspecten van de veiling van broeikasgasemissierechten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, *Pb.L.* 18 november 2010, afl. 302, 1.

Verordening 550/2011 van 7 juni 2011 tot vaststelling, overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, van beperkingen op het gebruik van internationale kredieten uit projecten op het gebied van industriële gassen, *Pb.L.* 8 juni 2011, afl. 149, 1.

Verordening 600/2012/EG van 21 juni 2012 inzake de verificatie van broeikasgasemissie- en tonkilometerverslagen en de accreditatie van verificateurs krachtens Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb. L.* 12 juli 2012, afl. 181, 1.

Verordening 601/2012/EG van 21 juni 2012 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb.L.* 12 juli 2012, afl. 181, 30.

Verordening 389/2013 van 2 mei 2013 tot instelling van een EU-register overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, Beschikkingen nrs. 280/2004/EG en 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 920/2010 en 1193/2011 van de Commissie, *Pb.L.* 3 mei 2013, afl. 122, 1.

Verordening 1123/2013/EG van 8 november 2013 tot vaststelling van rechten op het gebruik van internationale kredieten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, *Pb.L.* 9 november 2013, afl. 299, 32.

Verordening 1143/2013/EG van 13 november 2013 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1031/2010 inzake de tijdstippen, het beheer en andere aspecten van de veiling van broeikasgasemissierechten overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap met name ter opnemng van een door Duitsland aan te wijzen veilingplatform, *Pb.L.* 14 november 2013, afl. 303, 10.

Verordening 176/2014 van 25 februari 2014 tot wijziging van Verordening 1031/2010/EU met name met het oog op de vaststelling van de hoeveelheden in 2013-2020 te veilen broeikasgasemissierechten, *Pb.L.* 26 februari 2014, afl. 56, 11.

Richtlijn 2003/87/EG van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG, *Pb.L.* 25 oktober 2003, afl. 275, 32.

Richtlijn 2004/101/EG van 27 oktober 2004 houdende wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met betrekking tot de projectgebonden mechanismen van het Protocol van Kyoto, *Pb.L.*, 13 november 2004, afl. 338, 18.

Richtlijn 2008/101/EG van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, *Pb.L.*, 13 januari 2009, afl. 8, 3.

Richtlijn 2009/29/EG van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden, *Pb.L.*, 5 juni 2009, afl. 140, 63.

Richtlijn 2010/75/EU van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging), *Pb.L.*, 17 december 2010, afl. 334, 17.

Beschikking 280/2004/EG van 11 februari 2004 betreffende een bewakingsstelsel voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto, *Pb.L.* 19 februari 2004, afl. 49, 1.

Beschikking 406/2009/EG van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen, *Pb.L.* 5 juni 2009, afl. 140, 136.

Europese Raad (2006), *Conclusies van het voorzitterschap*, OR 10633/1/06, 23 maart 2006.

Europese Raad (2007), *Conclusies van het voorzitterschap*, OR 7224/07, 9 maart 2007.

Europese Raad (2008), *Conclusies van het voorzitterschap*, OR 17271/08, 12 december 2008.

Europese Commissie (2000), *Mededeling inzake het Beleid en de Maatregelen van de EU om de Uitstoot van Broeikasgassen terug te dringen – Naar een Europees Programma inzake Klimaatverandering (EPK)*, COM(2000) 88, 26 oktober 2000.

Europese Commissie (2001), *Mededeling betreffende het zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap "Milieu 2010: onze toekomst, onze keuze"*, COM(2001) 31, 24 januari 2001.

Europese Commissie (2001), *Duurzame ontwikkeling in Europa voor een betere wereld: een strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling*, COM(2001) 264, 19 juni 2001.

Europese Commissie (2005), *Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen*, COM(2005) 459, 27 september 2005.

Europese Commissie (2005), *Verdere richtsnoeren betreffende de toewijzingsplannen voor de handelsperiode 2008-2012 van het Europese systeem van verhandelbare emissierechten*, COM(2005) 703, 22 december 2005.

Europese Commissie (2007), *Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen*, COM(2007) 19, 7 februari 2007.

Europese Commissie (2008), *naar 20-20 in 2020 – Kansen van klimaatverandering voor Europa*, COM(2008) 30, 23 januari 2008.

Europese Commissie (2008), *Voorstel voor een Richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden*, COM(2008) 16, 23 januari 2008.

Europese Commissie (2008), *Boosting growth and jobs by meeting our climate change commitments*, IP/08/80, 23 januari 2008.

Europese Commissie (2009), *The European Union's maritime transport policy for 2018*, MEMO/09/16, 21 januari 2009.

Europese Commissie (2010), *Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei*, COM(2010) 2020, 3 maart 2010.

Europese Commissie (2010), *Besluit tot aanpassing van de hoeveelheid emissierechten voor de hele Unie die in het kader van de EU-regeling voor de handel in emissierechten voor 2013 moet worden verleend en tot intrekking van besluit 2010/384/EU*, COM(2010) 7180, 22 oktober 2010.

Europese Commissie (2011), *Besluit betreffende de hoeveelheid emissierechten voor de hele EU, als bedoeld in artikel 3 sexies, lid 3, onder a) tot en met d), van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap*, Besluit 2011/389/EU, 30 juni 2011.

Europese Commissie (2011), *Questions & Answers on the benchmark for free allocation to airlines and on the inclusion of aviation in the EU's Emission Trading System (EU ETS)*, MEMO/11/631, 26 september 2011.

Europese Commissie (2011), *Klimaatverandering: aangescherpte EU-regels voor de bewaking van broeikasgasemissies*, IP/11/1391, 23 november 2011.

Europese Commissie (2012), *Linking the Australian and European Union emission trading systems*, MEMO/12/631, 28 augustus 2012.

Europese Commissie (2012), *Australia and European Commission agree on pathway towards fully linking Emissions Trading systems*, IP/12/916, 28 augustus 2012.

Europese Commissie (2012), *B-Brussels: contract for the joint procurement of a transitional common auction platform*, Service Contract, 2012/S 173-285290, 8 september 2012.

Europese Commissie (2013), *Emissiehandel: emissies dalen verder in 2012, maar overschot aan emissierechten groeit*, IP/13/437, 16 mei 2013.

Europese Commissie (2013), *Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies*, COM(2013) 479, 28 juni 2013.

Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxideemissies door*



*maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013, COM(2013) 480, 28 juni 2013.*

Europese Commissie (2013), *Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast, COM(2013) 722, 16 november 2013.*

Besluit van het gemengd comité van de Europese Economische Ruimte van 26 oktober 2007 tot wijziging van bijlage XX (Milieu) bij de EER-overeenkomst, *Pb.L.* 10 april 2008, afl. 100, 92.

Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Developing the agenda for the Community's external aviation policy, 11 maart 2005, SEC(2005) 336.*

Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Impact assessment of the inclusion of aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community Commission Staff Working Document, 20 december 2006, SEC(2006) 1684.*

Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Impact Assessment, 28 juni 2013, SWD(2013) 237.*

Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Impact assessment accompanying the document amending Regulation (EU) 1031/2010 in particular to determine the volumes of greenhouse gas emission allowances to be auctioned in 2013-2020, publicatiedatum niet bekend.*

## **Rechtspraak**

### Europees Hof van Justitie

HvJ 29 april 1999, *Standley, Metson e.a., C-293/97.*

HvJ 21 december 2011, *Air Transport Association of America, C-366/10.*

## **Rechtsleer**

### Bijdragen in boeken

BIRNIE, P., BOYLE, A. EN REDGWELL, C., *International Law & the Environment*, Oxford, Oxford University Press, 2009, 851 p.

DE MULDER, J. (ed.), *Kyoto: recent beleid en praktijk*, Brugge, Vanden Broele, 2005, 307 p.

FREESTONE, D. en STRECK, C., *Legal Aspects of Implementing the Kyoto Protocol Mechanisms: Making Kyoto Work*, New York, Oxford University Press, 2005, 643 p.

GRUBB, M., *Emissions Trading and Competitiveness: Allocations, Incentives and Industrial Competitiveness under the EU Emission Trading Scheme*, London, Earthscan, 2006, 160 p.

HANSJÜRGENS, B., *Emissions Trading for Climate Policy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, 260 p.

HARITZ, M., *An Inconvenient Deliberation: The Precautionary Principle's Contribution to the Uncertainties Surrounding Climate Change Liability*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2011, 488 p.

INGELAERE, F., LAVRYSEN, L. en VANDEN BILCKE, C., *Inleiding tot het internationaal en Europees milieurecht*, Brussel, Story-Scientia, 1992, 210 p.

JANSSEN, C.A., *Wetgeving handel in emissierechten*, Deventer, Kluwer, 2010, 570 p.

MAES, F., *Verhandelbare emissierechten als klimaatbeleidsinstrument*, Brugge, Die keure, 2004, 188 p.

MASSAI, L., *The Kyoto Protocol in the EU*, Den Haag, Asser Press, 2011, 431 p.

OLSON, M., *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge, Harvard University Press, 1965, 176 p.

TEUBEN, R. *Verhandelbare emissierechten: juridische aspecten van emissiehandel voor CO<sub>2</sub> in Nederland en de Europese Unie*, Deventer, Kluwer, 2005, 549 p.

#### Bijdragen in tijdschriften

BORGER, G., "All things not being equal: Aviation in the EU ETS", *Climate Law* 2012, 3, 265-281.

BÖHLER, D., "The EU Emissions Trading Scheme – Fixing a Broken Promise", *Environmental Law Review* juni 2013, 15, 95-103.

BROUWERS, E., "ETS in het veld. De praktische implicaties van de Europese emissierechtenhandel", *MER* 2012, 1, 66-70.

BUTZENGEIGER, S., MICHAELOWA, A. en BODE, S., "Europe – a Pioneer in greenhouse gas emissions trading: History of rule development and major design elements", *Intereconomics* 2003, 38, 219-228.

CLO, S., "Grandfathering, auctioning and Carbon Leakage: Assessing the inconsistencies of the new ETS Directive", *Energy Policy* 2010, 38, 2420-2430.

CRAMPSIE, S., EU sets its carbon sights higher, *Utility Week* 2012, 10.

DE SÉPIBUS, J., "Linking the EU Emission Trading Scheme to JI, CDM and post-2012 International Offsets", *NCCR* 2008, 29.

DEKETELAERE, K. en DELVAUX, B., "Het Europese Energie- en Klimaatpakket", *MER*. 2008, 3, 214.

LUTZ, B.J., PIGORSCH, U., en ROTFUSS, W., "Nonlinearity in cap-and-trade systems: The EUA price and its fundamentals", *Energy Economics* 2013, 40, 222-232.

RITZINGER, V., "Designing an emissions trading scheme to encourage the reduction of greenhouse gas emissions: a comparison of Australian and European experiences", *MqJICEL* 2013, 9, 44-66.

ROOBROUCK, N., "Het kneusje van het Klimaat- en Energiepakket: de bepalingen omtrent de non-ets – of hoe een korte beschikking een grote impact zal hebben", *MER* 2008, 3, 210-215.

TOP, L., "Wijzigingen van de EU-richtlijn inzake emissiehandel", *MER* 2008, 3, 205-209.

TRUBY, J. M., "Maritime Emissions Taxation: An Alternative to the EU Emissions Trading Scheme?", *Pace Environmental Law Review* 2014, 31, 322-336.

VAN EECKHOUTTE, D. en CORTHAUT, T., "Doorwerking van het internationale recht in de Europese rechtsorde: verplichting en uitdaging voor de Belgische rechter", *Rechtskundig Weekblad* 2012, 402-414.

VASA, A. en NEUHOFF, K., "The Role of CDM Post-2012", *Climate Policy Initiative* 2011, 36.

#### Overige bijdragen

Ecofys, *Small installations within the EU Emissions Trading Scheme.*, Rapport in opdracht van het Directoraat Generaal voor milieu, Brussel, 2007, 27.

European Energy Exchange, *Auctions by the transitional common auction platform, 10th Report*, Leipzig, EEX, 2013, 25.

IPCC Scientific Assessment on Climate Change, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, 365.

Swiss National Centre of Competence in Research, *Linking the EU Emissions Trading Scheme to JI, CDM and Post-2012 International Offsets – A legal Analysis and Critique of the EU ETS and the Proposals for its Third Trading Period*, Berne, NCCR, 2008, 29.

## Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

**De Europese handel in emissierechten post 2012, met een bijzondere focus op (de uitbreiding van) het toepassingsgebied**

Richting: **master in de rechten-rechtsbedeling**

Jaar: **2014**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

**Wils, Anne**

Datum: **15/05/2014**