

# ESG & Economie

Economisch Bureau | Sustainability Research | 20 maart 2025

## Heeft EU ETS-2 invloed op de energierekening van huishoudens?

Moutaz Altaghlibi - Senior Energie Econoom | [moutaz.altaghlibi@nl.abnamro.com](mailto:moutaz.altaghlibi@nl.abnamro.com)

- Het EU-ETS-2 gaat in 2027 van starten richt zich op emissies van vervoer, gebouwen en kleine industrie; het streeft naar een reductie van 43% in 2030 ten opzichte van 2005
- Het omvat een reserve voor marktstabiliteit om buitensporige prijsstijgingen te voorkomen, met een bovengrens die voor de eerste jaren is vastgesteld op EUR 59/tCO<sub>2</sub> in de prijzen van 2027
- Door EU-ETS-2 zullen de verwarmings- en transportkosten stijgen, terwijl de inflatie in de eurozone in 2027 met maximaal 0,4 procentpunten zou kunnen stijgen
- De gemiddelde energierekening van een huishouden kan met EUR 319 tot 489 per jaar stijgen
- Huishoudens kunnen kosten besparen door energie-efficiënte praktijken toe te passen en over te schakelen op alternatieve vervoerswijzen
- Financiële steun via het Sociaal Klimaatfonds is bedoeld om de gevolgen voor huishoudens met een laag inkomen te verzachten door duurzame energietransities te financieren

### Inleiding

Het emissiehandelssysteem van de Europese Unie (EU-ETS) is het vlaggenschip van het klimaatbeleid in de EU. Het bestaat sinds 2005 en heeft voornamelijk betrekking op emissies van elektriciteitsopwekking, zware industrie, luchtvaart en sinds kort de internationale scheepvaart. De resterende verbrandingsemissies van het wegvervoer, gebouwen en andere kleine industriële sectoren zullen worden aangepakt in een apart systeem, EU-ETS-2 genaamd. EU-ETS-2 zal geleidelijk worden ingevoerd, met een bewakings- en rapportagefase vanaf 2025, en het systeem zal volledig operationeel zijn in 2027. Brandstofleveranciers, in plaats van consumenten, zullen verantwoordelijk zijn voor het rapporteren van hun emissies en het inleveren van emissierechten. Het nieuwe systeem voorziet lagere emissiereductiedoelstellingen van 43% tegen 2030 ten opzichte van de niveaus van 2005, vergeleken met 62% onder EU-ETS-1. Het systeem zal betrekking hebben op de belangrijkste brandstoffen zoals aardgas, benzine, diesel, stookolie, vloeibaar petroleumgas (LPG) en steenkool, dat in sommige industriële processen wordt gebruikt. In een eerdere notitie ([hier](#)) hebben we de belangrijkste aspecten van EU-ETS-2 behandeld, zoals de fase van het proces, de bijbehorende mechanismen en de potentiële dynamiek. Deze analyse wil niet alleen de kanalen belichten via welke ETS-2 gereguleerde bedrijven in sectoren beïnvloedt, maar ook inzicht geven in de verwachte effecten in euro op de energierekening van huishoudens in Nederland.

### ETS2 prijsmechanisme

ETS-2 is een *cap-and-trade* systeem, waarbij de emissies van de betrokken sectoren aan een maximum worden gebonden. Het plafond wordt vertaald in emissierechten, die allemaal worden geveild. Het plafond wordt verlaagd met een jaarlijkse lineaire reductiefactor van 5,15%, wat hoger is dan onder ETS-1 (4,3%). Het systeem omvat echter een marktstabiliteitsreserve (MSR) die tot doel heeft het aanbod te controleren en buitensporige prijsstijgingen te voorkomen. In dat opzicht bepaalt de ETS-richtlijn een drempel van EUR 45/tCO<sub>2</sub> (in prijzen van 2020). Dat wil zeggen dat als de prijs te snel stijgt, of als de gemiddelde prijs in twee opeenvolgende maanden een drempel overschrijdt tijdens de eerste jaren, er extra emissierechten op de markt worden gebracht vanuit de MSR om de prijzen onder die

drempel te houden. Dit zou voor de eerste drie jaar (2027-2030) een prijsplafond van EUR 45/tCO<sub>2</sub> in prijzen van 2020 betekenen, wat zich zou vertalen in EUR 59/tCO<sub>2</sub> in verwachte prijzen van 2027. Bovendien is de start van de nalevingsperiode afhankelijk van de energieprijzen. Dat wil zeggen dat in het geval van uitzonderlijk hoge olie- en gasprijzen in 2026, de start van ETS-2 kan worden uitgesteld tot 2028.

## Kanalen die energierekeningen beïnvloeden

EU-ETS-2 zal de energierekening van eindgebruikers via verschillende kanalen beïnvloeden. Sommige van deze kanalen zijn direct en andere zijn indirect. De directe kanalen hebben betrekking op verwarmings- en transportkosten, waarbij huishoudens die gas of olie gebruiken voor verwarmingsdoeleinden en auto's met verbrandingsmotoren meer zullen moeten betalen voor hun gebruik door hogere brandstofprijzen. De indirecte gevolgen kunnen zich voordoen omdat door hogere brandstofkosten de verzend- en productiekosten toenemen en het algemene prijsniveau voor goederen en diensten in de economie daarmee stijgt. Tegelijkertijd zullen de gevolgen voor huishoudens worden verzacht door gedragsveranderingen in het energiegebruik. Maar huishoudens kunnen ook energiebesparingsmaatregelen nemen, zoals isolatie van gebouwen of minder reizen, of zelfs door over te stappen op openbaar vervoer of elektrische voertuigen.

Huishoudens met een laag inkomen, die een relatief groot deel van hun inkomen aan energie moeten besteden, en huishoudens in plattelandsgebieden met minder opties voor openbaar vervoer zullen de lasten van het nieuwe systeem het meest voelen. In dat opzicht is het Sociale Klimaatfonds in verband met de EU-ETS-2 erop gericht de negatieve gevolgen voor kwetsbare huishoudens en bedrijven te verzachten door financiële steun te verlenen om te investeren in efficiëntieverbeteringen, hernieuwbare energie en mobiliteitsalternatieven.

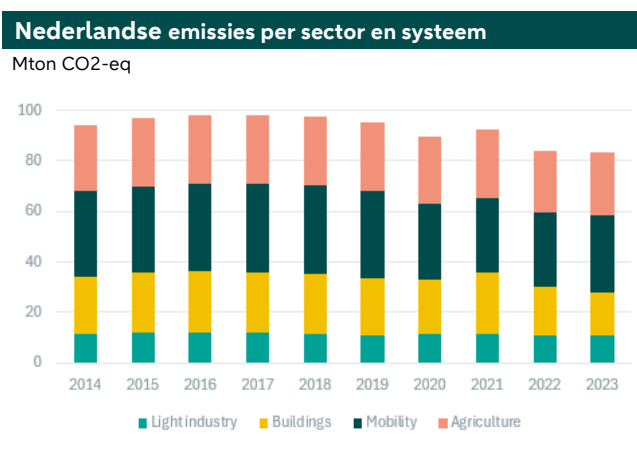
## Effecten op huishoudens zakken

### Directe kosten

Om het potentiële effect van EU-ETS-2 op huishoudens en bedrijven in Nederland in geld uit te drukken gebruiken we het gemiddelde koolstofgehalte van de onder EU-ETS-2 vallende brandstoffen per gebruik ([bron](#)). Dit doen we omdat verschillende soorten brandstoffen verschillende hoeveelheden koolstof uitstoten. Aardgas wordt voornamelijk gebruikt voor verwarmingsdoeleinden in de bebouwde omgeving, terwijl benzine en diesel de belangrijkste brandstoffen zijn die worden gebruikt voor transport in Nederland. Benzine-E10 wordt het meest gebruikt in benzineauto's, terwijl Diesel-B7 het meest wordt gebruikt in dieselauto's. De uitstoot van Tank-to-Wheel (TTW) varieert tussen de verschillende brandstoffen. Gemiddeld stoot benzine 2.176 Kg CO<sub>2</sub>-eq/liter uit, terwijl diesel 2.468 Kg CO<sub>2</sub>-eq/liter uitstoot. Aardgas (G-gas) wordt meestal gebruikt voor verwarming met gemiddeld 1.779 Kg Co<sub>2</sub>-eq/m<sup>3</sup>. Gemiddeld zou een benzineauto in Nederland tussen 12,5 en 16,7 km per liter benzine rijden, terwijl een dieselauto tussen 14,3 en 20 km per liter diesel zou rijden. Stel dat een gezin gemiddeld 15.000 km per jaar rijdt, met een gemiddelde koolstofprijs van EUR 59/tCO<sub>2</sub>, dan zouden de jaarlijkse transportkosten voor Nederlandse huishoudens stijgen met EUR 115-154 voor benzineauto's en met EUR 110-153 voor dieselauto's.

Gemiddelde directe EU-ETS-2-kosten per brandstof			
	Gasoline (E10)	Diesel (B7)	Natural gas
EU-ETS2 price (EUR/tCO <sub>2</sub> )	59	59	59
Average emissions (Kg CO <sub>2</sub> -eq per liter/m <sup>3</sup> )	2.176	2.468	1.779
Carbon cost per unit (EUR per liter/m <sup>3</sup> )	0.128	0.146	0.105
Average fuel usage (liter/100km)	45875	5 - 7	
Average usage (Km/m <sup>3</sup> per year)	15000	15000	800 - 2000
Average yearly cost (EUR)	115 - 154	110 - 153	84 - 210

Bron: ABN AMRO Groep Economie



Bron: NEA ([link](#))

Het gemiddelde Nederlandse huishouden gebruikt tussen 800 en 2000 kubieke meter aardgas voor verwarming, warm water en koken, afhankelijk van de energielabels van gebouwen. Met een koolstofprijs van EUR59/tCO<sub>2</sub> zouden de verwarmingskosten jaarlijks gemiddeld tussen EUR 84 en 210 stijgen. Bovenstaande tabel vat onze schattingen

samen. Alles bij elkaar zouden de energierekeningen voor verwarming en transport voor een gemiddeld Nederlands huishouden met een auto met verbrandingsmotor en een gasketel tussen EUR 194 en 364 per jaar stijgen bij een koolstofprijs van EUR 59/tCO<sub>2</sub>.

De gerapporteerde directe kosten houden geen rekening met eventuele administratieve kosten in verband met de handel in emissierechten of andere toeslagen die door gereguleerde bedrijven in sectoren kunnen worden gemaakt en die de impact van koolstofprijsstelling op de uiteindelijke energierekening kunnen vergroten. We merken op dat deze schattingen voor directe kosten aan de bovenkant liggen van de koolstofprijs tussen 2027 en 2030. Na 2030 zal het prijsplafond van EU-ETS-2 geleidelijk aflopen en kan de prijs sneller stijgen, waardoor de koolstofkosten voor vervoer en verwarming nog hoger worden. Bovendien gaan de schattingen uit van een directe doorberekening van de kosten. De gerapporteerde kosten zouden lager kunnen uitvallen bij een lager doorberekeningspercentage.

### Indirecte kosten

Zoals eerder vermeld, zijn er andere indirecte kosten die ook huishoudens kunnen treffen met de invoering van EU-ETS-2. Deze kosten hebben betrekking op algemene prijsstijgingen, vooral voor producten die sterk afhankelijk zijn van verwarming en transport. Hierbij kunnen bedrijven ervoor kiezen om de stijging van de brandstofkosten door te berekenen aan de consument, zoals landbouwproducten uit kassen, sommige bouwmaterialen, chemische producten of metalen. De ECB verwacht dat de EU-ETS-2 de inflatie in de eurozone in 2027 tussen 0 en 0,4 procentpunten zal doen stijgen, met een mildere impact in 2028 (zie [hier](#) voor meer informatie). De brede bandbreedte voor de impact is te wijten aan de onzekerheid over de snelheid en de doorwerking in de consumentenprijzen. Dit heeft te maken met de timing van het inleveren van de emissierechten, waarbij emissierechten voor emissies in 2027 bijvoorbeeld pas in 2028 worden ingeleverd. Bovendien zijn er in sommige landen vertragingen bij de prijsherziening van gascontracten voor consumenten. Het verwachte effect op de inflatie kan echter worden beperkt als huishoudens snel en preventief afstappen van fossiele brandstoffen. Al met al, met een gemiddelde jaarlijkse uitgave van EUR 30.000 voor een Nederlands huishouden, zou een stijging van de inflatie met 0,4 procentpunten ongeveer EUR 120 aan indirecte koolstofkosten toevoegen aan de uitgaven van huishoudens.

Huishoudens kunnen te maken krijgen met extra kosten in verband met investeringen in energie-efficiëntie maatregelen om de impact van koolstofprijzen op hun energierekening te beperken, zoals het verbeteren van de isolatie of het installeren van ledverlichting en warmtepompen in gebouwen. Bovendien zouden sommige huishoudens kunnen beslissen om over te schakelen op een alternatieve vervoerswijze, zoals openbaar vervoer, fietsen of elektrische voertuigen. Daarnaast kunnen huishoudens het effect van EU-ETS-2 op hun energierekening verminderen door aanpassingen in hun gedrag die leiden tot een lager brandstofverbruik. Bijvoorbeeld door gewoonten te veranderen, zoals de thermostaat lager zetten of carpoolen.

### Conclusie

ETS-2, dat in 2027 van kracht wordt, betekent een belangrijke stap in de klimaatstrategie van de Europese Unie. Daarmee wordt door de werkingssfeer van de emissieregelgeving uitgebreid naar wegvervoer, gebouwen en kleine industrie. Voor het gemiddelde Nederlandse huishouden dat afhankelijk is van voertuigen met verbrandingsmotoren en verwarming op aardgas, zal deze overgang waarschijnlijk leiden tot hogere jaarlijkse kosten, variërend van EUR 319 tot 489. Afgezien van de directe financiële gevolgen zal EU-ETS-2 gedragsveranderingen teweegbrengen doordat huishoudens hun uitgaven proberen te beperken door energie-efficiëntie maatregelen en alternatieve vervoersopties. De introductie van het Sociaal Klimaatfonds onderstreept de inzet van de EU om de gevolgen voor kwetsbare groepen te verzachten en biedt vitale steun voor de overgang naar duurzame praktijken. Aangezien het systeem zijn prijsplafond na 2030 geleidelijk afschaft, moeten belanghebbenden zich voorbereiden op mogelijke verdere kostenstijgingen, waarbij het belang van proactieve aanpassingsstrategieën wordt benadrukt. Uiteindelijk vormt EU-ETS-2 zowel een uitdaging als een kans voor huishoudens en bedrijven om te innoveren in de richting van een duurzamere toekomst en tegelijkertijd bij te dragen aan de overkoepelende klimaatdoelstellingen van de EU.

## DISCLAIMER

*Dit document is opgesteld door ABN AMRO. Het is uitsluitend bedoeld om financiële en algemene informatie over economie te verstrekken. De informatie in dit document is strikt vertrouwelijk en wordt u uitsluitend ter informatie verstrekt. Het mag niet (geheel of gedeeltelijk) worden gereproduceerd, gedistribueerd of doorgegeven aan derden of worden gebruikt voor andere doeleinden dan hierboven vermeld. Dit document is informatief van aard en vormt geen aanbod van effecten aan het publiek, noch een uitnodiging tot het doen van een dergelijk aanbod.*

*Er mag voor geen enkel doel worden vertrouwd op de informatie, meningen, voorspellingen en veronderstellingen in het document of op de volledigheid, nauwkeurigheid of billijkheid ervan. Er wordt door of namens ABN AMRO, haar directeuren, functionarissen, agenten, gelieerde ondernemingen, groepsmaatschappijen of werknemers geen enkele expliciete of impliciete garantie gegeven met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document en er wordt geen aansprakelijkheid aanvaard voor enig verlies dat direct of indirect voortvloeit uit het gebruik van dergelijke informatie. De opvattingen en meningen in dit document kunnen op enig moment wijzigen en ABN AMRO is niet verplicht om de informatie in dit document na de datum van dit document te actualiseren.*

*Voordat u in een product van ABN AMRO Bank N.V. belegt, dient u informatie in te winnen over de verschillende financiële en andere risico's en mogelijke beperkingen waarmee u en uw beleggingsactiviteiten te maken kunnen krijgen op grond van toepasselijke wet- en regelgeving. Als u na het lezen van dit document overweegt om in een product te beleggen, wordt u geadviseerd om een dergelijke belegging te bespreken met uw relatiebeheerder of persoonlijke adviseur en na te gaan of het betreffende product - gezien de risico's - past binnen uw beleggingsactiviteiten. De waarde van uw beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor om wijzigingen aan te brengen in dit materiaal.*

© Copyright 2025 ABN AMRO Bank N.V. en gelieerde bedrijven ("ABN AMRO")